

UNIVERSIDAD DE MADRID
FACULTAD DE DERECHO



TESIS DOCTORAL

Vías fluviales de interés internacional de régimen jurídico

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR
PRESENTADA POR

Rodolfo Cruz Miramontes

Madrid, 2015

TE
582

VÍAS FLUVIALES DE INTERÉS INTERNACIONAL
RÉGIMEN JURÍDICO

-----OOO-----

Tesis doctoral presentada por
RODOLFO CHUZ MIRAMONTES.

Madrid, Octubre - 1.956.

" Heureusement, le Droit Fluvial International suivra son cours aussi sûrement et invariablement que les fleuves eux mêmes suivent le leur."

BOHDAN WINIARSKI.

INDICE.

Página.

INTRODUCCION.....	I
-------------------	---

PRIMERA PARTE.

Capítulo Primero.

A.- Antecedentes Históricos del Derecho Internacional Fluvial.- De los Tiempos Antiguos a la Paz de Westfalia

1.- Los Indios.....	2
2.- Los Egipcios.....	3
3.- Los Persas.....	4
4.- Los Griegos.....	5
5.- Los Romanos. Consideraciones Generales.....	6
b).- El lecho de los ríos.....	11
c).- Derechos a) del público.....	13
d).- De los ribereños 1) Derechos concernientes a las presas de agua.....	13
2).- A los lechos de los ríos.....	14
3).- A los terrenos de aluvión.....	15
4).- A las islas.....	15
d).- Obras ejecutadas en el río: Por el Estado.....	17
Por los particulares.....	17
e).- Interdictos: a) Prohibitorio.....	19
a) el que se refiere a las cargas.....	19
a) el que se refiere a la protección de las partes.....	19
a) el que se refiere a la protección del navegante.....	19
6.- Derecho Feudal.....	23
7.- Derecho Musulmán.....	28

B.- Derecho Internacional Fluvial en Europa.

De la Paz de Westfalia al Congreso de Viena.....	32
El Congreso de Viena.....	44
El Congreso, el Estatuto y el Protocolo adicional de Barcelona.....	47
1.- Definición de las vías de agua de interés internacionales..	48
a).- Por naturaleza.....	50
b).- Por declaración.....	50
2.- Base esencial del Estatuto.....	51
3.- Administración: Sistemas a) individual, b) común y c) por comisión.....	51
4.- Trabajos.....	53
5.- Impuestos.....	55
6.- Aplicación.....	56
7.- Jurisdicción.....	56
Protocolo Adicional.....	57
Ríos Internacionales: 1.- El Rhin.....	60
2.- Río Elba.....	63
3.- Río Oder.....	64
4.- Río Danubio.....	65
5.- Río Escalda.....	71

C.- Derecho Internacional Fluvial en América.

a).- Aspecto político.....	74
b).- Aspecto Geográfico.....	76
c).- Aspecto Económico.....	76
Disposiciones Coloniales sobre la navegación fluvial americana.....	77
Epoca Independiente.....	81
<u>Ríos Principales en Norteamérica: Río Mississippi.....</u>	82
Río San Lorenzo.....	84
Río Colorado, Bravo o Grande del Norte y Hondo.....	86
<u>Ríos Principales en Sudamérica. Río Amazonas: A) aspecto geográfico.....</u>	89
B).- Tesis defendida por el Brasil con respecto a sus ríos.....	92
C).- Régimen Jurídico aplicado al Amazonas.....	100
<u>Río de La Plata.- A) Aspecto Geográfico.....</u>	105
B).- Tesis defendida por Argentina con respecto al Río de La Plata y sus afluentes principales.....	106
C).- Reglamentación de la desembocadura del Río-Divergencias entre las Repúblicas de Uruguay y Argentina sobre la soberanía del mismo río.....	109
D).- Régimen Jurídico aplicado al Río de La Plata.....	112
<u>Río Orinoco.- A) Aspecto Geográfico.....</u>	123
B).- Reglamentación del Río Orinoco.- Controversia entre Venezuela y Colombia por la soberanía de sus aguas.....	126
C).- Régimen aplicable al Orinoco y a sus principales afluentes.....	131
Modalidades y características del Derecho Internacional Fluvial Americano.....	140
Proyecto de Convención General de Derecho Internacional Americano del Dr. Alejandro Alvarez.....	146
<u>D).- <u>Derecho Internacional Fluvial en los otros Continentes.</u></u>	
En África.- Ríos Congo y Níger.....	150
2.- Río Nilo y Zambesa.....	159
En Asia.....	159

Capítulo Segundo.-

Doctrina General y Principios Fundamentales.-

I.- Clasificación de los Ríos

Por su navegabilidad.....	162
Clásica.....	162
Ríos Sucesivos.....	162
Clasificación de Engelhardt.....	162
Clasificación de Oppenheim.....	163
En contiguos y sucesivos.....	169
Régimen especial para ciertos ríos señalados en el Tratado de Versalles.....	169
División en Principales y Tributarios.....	170
Distinción especial hecha por Ch. Dupuis.....	171
Proposición de la delegación francesa en Barcelona.....	173
Clasificación del Dr. Alejandro Alvarez: a) Ríos Internacionales.- b) Ríos Nacionales.....	174
Clasificación propuesta por Alfred Verdross.....	174

Critica.....	175
Criterios discriminadores: El físico y el Extra Físico.	176
Definición y clasificación propuestas:	
Vías Fluviales de interés internacional: a) Comunes, b) Fronterizas, c) Mixtas.....	182
Vías Fluviales de interés nacional.....	

II.- Principios Generales del Derecho Internacional Fluvial.-

A.- Principio de la Libre Navegación.....	185
1.- Teorías que postulan la primacía de la libre navegación sobre la soberanía de los Estados a) Primacía de validez universal.....	188
..)- Doctrinas de Derecho Natural.....	189
..)- Doctrinas del Paso Inocente: Puffendorf y Wolff-Vattel.....	
...)- Doctrina de Asimilación.....	199
....)- Doctrina de Fauchille.....	202
Doctrina de Scellie.....	202
2.- Primacía del Principio de validez restringidas: -)- Doctrina de la Comunidad Fluvial de Hafter.....	203
...)- Doctrina de la vecindad fluvial.....	207
....)- Doctrina de la servidumbre e internacional.....	208

II.- Teorías que subordinan la libre navegación a la soberanía estatal:

1.- Teoría Americana.....	215
B.- Principios de la Igualdad en el Trato y de la fijación de impuestos.	
Tasas lucrativas y tasas remuneratorias.....	221
C.- Principios que rigen la utilización de las vías fluviales.....	229
Reglamentación Internacional de los cursos de agua desde el punto de vista de su explotación general.....	241
Algunas de las reglas y principios expuestos en la Conferencia de Dubrovnik en el presente año de 1956.....	247
a).- Informe de los Principios sobre los que se pueden basar reglas de Derecho concernientes al uso de los ríos internacionales.....	248
Observaciones al respecto de Juray Andrássy y Jovan Pavlovic.....	253
D.- Otros Principios Generales.....	269

SEGUNDA PARTE

Capítulo Tercero.- El Derecho Internacional Fluvial en los Estados Unidos Mexicanos.-

Introducción.....	270
I.- Situación de los ríos de la parte norte y de sus cuencas.....	270
a).- Río Bravo.....	271
b).- Río Colorado.....	271
c).- Río Tijuana.....	272
II.- Acuerdos que integran los antecedentes históricos del Tratado del 3 de febrero de 1944.....	
a).- Tratado del 22 de febrero de 1819.....	273
b).- Tratado del 12 de enero de 1828.....	274
c).- Tratado del 2 de febrero de 1848 o de Guadalupe Hidalgo.....	274

Páginas.

a).-- Tratado del 30 de diciembre de 1853 o de la Mesilla.....	277
e).-- Convenio del 21 de mayo de 1906.....	280
f).-- Situación existente en el Río Colorado.....	282
III.-- Período comprendido entre los años de 1935 y la celebración del tratado de 3 de febrero de 1944.	286
IV.-- Situación jurídica de México y de los Estados Unidos.....	290

Capítulo Cuarto.

I.-- El Tratado del 3 de febrero de 1944:	
1.-- Aspecto Jurídico del Tratado.....	294
2.-- La distribución de las aguas y los sistemas de presas empleados.....	296
A).-- Río Bravo o Grande del Norte.....	296
B).-- Río Colorado.....	299
C).-- Río Tijuana.....	302
Críticas procedentes al Tratado: 1) Desigualdad en el reparto de las aguas.....	304
2.--) Calidad no garantizada de las aguas del Río Colorado.....	305
3).-- Opinión sobre el Tratado.....	307

<u>CONCLUSIONES</u>	309
---------------------------	-----

Conclusiones Finales.....	313
---------------------------	-----

Bibliografía.....	
-------------------	--

Documentos: El Tratado sobre distribución de aguas internacionales entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América.....

Apéndices: Mapa de los Ríos Internacionales entre México y los Estados Unidos (indicándose las cuencas respectivas).

VÍAS FLUVIALES DE INTERÉS INTERNACIONAL: SU RÉGIMEN JURÍDICO

INTRODUCCIÓN.

El tema que nos hemos señalado para desarrollar en la presente tesis nos ha llamado la atención desde hace algún tiempo; consideramos que su importancia es manifiesta para un país como México en el que sus fronteras norte y sur están señaladas, en gran parte, por corrientes fluviales y su inmenso territorio, más de 2.000 kms. cuadrados, es recorrido por muy pocos ríos importantes que irrigen su suelo, por lo que su cul-
dad es deber primordial de todo mexicano.

Se han celebrado diversos tratados con los países vecinos a México y ha sido nuestro deseo el enterarnos bajo qué principios se han formulado sus cláusulas, por lo que ha sido necesario investigar la doctrina del Derecho Internacional Fluvial que reglamenta a las vías fluviales de interés internacional. A medida que avanzábamos en nuestros estudios las dudas y las inquietudes en lugar de ir disminuyendo, crecían, por lo que consideramos que la monografía presente, no es sino un principio de futuras indagaciones, pues es mucho lo que ofrece esta materia; por otra parte, el hecho de que el noventa por ciento de la bibliografía esté en otros idiomas: alemán, inglés, francés, italiano y portugués (Brasil) principalmente, dificulta más la labor pero a la vez es un motivo de impulso

para seguir adelante por lo que esperamos que un futuro próximo podamos concluir algún trabajo más serio y más sistemático del presente tema, pues su importancia así lo exige.

Por lo pronto nos contentamos con la presente tesis que fué dirigida, en todo momento, por el Dr. José Luis de Azcárraga, quien con su afecto tradicional hacia América, nos su po guiar en el camino del estudio y de la investigación y no sólo a través de sus experimentados consejos y sugerencias, sino también facilitándonos el acceso a su biblioteca y a las de diferentes centros de estudio.

Para conocer el régimen jurídico de las vías fluviales de interés internacional es indispensable lógicamente estudiar los fundamentos del Derecho Internacional Fluvial y para comprenderlo es necesario volver los ojos a la Historia, pues no hay forma más segura de entender el presente que conocer el pasado; por lo tanto, en el primer capítulo nos dedicamos a extraer los antecedentes que encontramos en las antiguas civilizaciones de los Persas, de los Egipcios, de los Griegos, de los Indios y naturalmente tocamos en forma especial, el Imperio Romano cuyas justas y sabias disposiciones aún perduran en nuestras legislaciones.

En seguida enfocamos nuestra atención en los antecedentes directos y en la situación actual del Derecho Internacional Fluvial en Europa, de donde ha brotado toda corriente y todo movimiento más o menos importante en el siglo pasado y a principios del presente, en donde se organizaren y funcionen

con eficacia las Comisiones Internacionales en su intento por trabajar unidas diversas naciones, en la administración de intereses comunes. Igualmente estudiamos la situación que prevalece en América, en donde se ha dado una interpretación propia y una aplicación personal a las disposiciones de carácter general, elaboradas en Europa; Nuevo Continente que posee grandes y caudalosos ríos que atraviesan regiones inhospitas y muy poco pobladas, extensos bosques que ofrecen un tesoro enorme pero que por falta de comunicaciones adecuadas no puede ser aprovechado por el hombre; en todo esto juega un papel definitivo la corriente fluvial ya que es el único medio de comunicación, al menos hasta antes de la aparición del avión.

Por último, nos informamos de los principios y normas jurídicas que reglamentan la navegación y los usos de los ríos que corren por el Continente Africano y a los cuales se les ha aplicado un sistema de absoluta libertad en un deseo común de que todas las naciones puedan aprovechar de las riquezas que encierra dicho Continente Negro. Tocamos ligeramente la situación de los ríos de Asia que ofrecen muy poco interés desde el punto de vista del Derecho Internacional.

Una vez que estuvimos en posesión de todos los datos anteriores y que conocimos la forma en que las Potencias del mundo cuidaban y controlaban las vías fluviales más importantes, nos dedicamos a investigar la forma en que México había considerado a sus corrientes, sobre todo aquellas que presentarían un motivo de interés para los vecinos; naturalmente que recurrimos también a la Historia quien nos mostró los Tratados

anteriores que esencialmente versaron sobre límites y que al mencionarse a los ríos se hizo para declarar la libertad de navegación pero sólo para los ribereños, política común seguida por todas las naciones americanas; fué hasta mediados del siglo pasado cuando sirvieron para delimitar las fronteras políticas entre ambos países, cuando a consecuencia de una injusta guerra México sufrió la amputación de casi la mitad de su territorio.

Dedicamos especial atención al último Tratado que se ha celebrado entre México y los Estados Unidos sobre las vías fluviales que delimitan la frontera entre ambas naciones: Ríos Grande, Colorado y Tijuana; Tratado que fué firmado en el año de 1944 y en el que se reglamenta el uso industrial y agrícola de dichas corrientes con preferencia a cualquier otro uso, por lo que marca un antecedente importante en esta clase de convenciones, máxime que es precisamente ésta, una de las últimas y novedosas ramas del Derecho Internacional Fluvial. Consideramos que el Tratado presenta aspectos de gran interés en este campo, por lo que decidimos acompañar una copia del mismo en este trabajo, seguros de complacer a los estudiosos del Derecho Internacional; con objeto inclusive, de hacer más comprensibles sus cláusulas añadimos también un plano de la cuenca que forman los tres ríos de referencia así como el curso de los mismos, habiendo tomado ambos de una fuente muy segura que garantiza su autenticidad como es una publicación oficial de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México.

Con este último capítulo terminamos nuestra investigación, cerrando la monografía con el capítulo de las conclusiones.

nes en las que indicamos el resultado de nuestro viaje por los campos del Derecho Internacional Fluvial y del cual sacamos, como ya lo dijimos en un principio, una invitación permanente para conocerlo más a fondo, lo que seguiremos haciendo en la medida de nuestras posibilidades y de nuestras fuerzas.

Señalemos por último, nuestro sincero agradecimiento al director de esta tesis que siempre nos alentó en el trabajo de investigación y de elaboración así como hagamos una mención muy especial de nuestros amigos Iberoamericanos que con su estimación sincera apoyaron el esfuerzo realizado. Esperamos no haber defraudado las esperanzas de nuestros familiares y demás seres queridos que desde México esperan el resultado de esta permanencia en las generosas tierras de España.

PRIMERA PARTE.

CAPITULO PRIMERO

- Antecedentes Históricos -

A.- De los tiempos Antiguos a la Paz de Viena.

La Historia nos enseña que las relaciones entre los pueblos casi no existían en la Antigüedad, el aislamiento era la nota común de todos y la pretensión unánime era la de poder bastarse a sí mismos sin tener que recurrir a los demás, objetivo que naturalmente nunca fué posible realizar ya que las riquezas naturales están repartidas en las diversas partes de la tierra obligando a sus habitantes a buscar en otras partes lo que su suelo no les dá. Licurgo, cuando prohibió el comercio, ni hizo sino proclamar una opinión general, fué el portavoz de su época, como lo califica Carathéodory. Al no existir entre los pueblos mas que relaciones ^{de} poca importancia podemos decir que el sistema internacional de la Antigüedad era casi nulo, razón por la cual LAURENT afirma que el mismo no constituía sino la "negación de la unidad humana" (1). Sin embargo con el transcurso de los años, en forma paulatina, comenzaron a surgir los primeros aventureros que se

(1).-- Vid. E. Carathéodory. Du Droit International concernant les Grands Cours d'eau. Leipzig- 1861. P. 44).

arriesgaron más allá de sus fronteras y se pusieron en comunicación con sus vecinos hasta llegar a constituir, una red perfectamente bien organizada que les permitía una comunicación rápida y que era legislada teniendo en consideración una serie de principios que han llegado hasta nuestros días y que algunos aún tienen validez.

Realmente es muy poco lo que se sabe de todos los pueblos de la Antigüedad, sobre todo en esta materia, sin embargo, trataremos de averiguar que cosa nos pueden decir los Historiadores y empezaremos por el pueblo Indio.

1.--) Los Indios.-- Lo poco que podemos conocer es a través de sus textos sagrados ya que en ellos están los principios que sustentaban sus creencias religiosas que eran la estructura de su vida social ya que tenían aplicación en todos los ámbitos de la conducta humana; su régimen político era una Teocracia por lo que las relaciones con sus vecinos eran muy limitadas, lo indispensables ya que su religión prohibía el contacto con los extranjeros. Aparentemente eran comerciantes y practicaban la navegación aunque en pequeña escala, sin embargo el Mahabharata no consideraba a la misma con simpatía, como se desprende de la siguiente cita: "C'est l'avarice qui pousse les hommes à pratiquer la mer, car elle prend, mille formes, la soif des richesses (2) (LASSEN IND).

El río Ganges era considerado por el Rishiyana como un río sagrado, es decir, que sus aguas eran puras por lo

(1).-- Vid: Ibid: Op. cit. p. 45.

que el hombre debía procurar que nunca se pusieran en contacto con cosas impuras y ellos podían serlo fácilmente si no observaban los preceptos de su religión, por lo que todo esto venía indirectamente a ~~afectar~~ a la navegación. Sin embargo en el Código de Manú aparecen determinados preceptos que aparentemente legitiman a la navegación.

2.-) Los Egipcios.-

El Nilo, río navegable en la mayor parte de curso, riega una extensa zona del Egipto convirtiéndola en una región de una fertilidad asombrosa; permitió a sus primeros habitantes que casi llegaran a sustentarse sin tener que acudir a nadie más en busca de ayuda. No obstante que no tenían gran afición al mar, el comercio con el interior del país era fuerte; los extranjeros manejaban las redes de este tráfico explotando así gran parte de sus riquezas; los egipcios no se dieron o no quisieron darse cuenta que ellos podían ser el asinto del comercio de su mundo de ~~entonces~~, no hicieron caso a esta oportunidad en la que la Naturaleza los había colocado; sin embargo no faltaron algunos gobernantes que un poco más de visión y de sentido común, que intentara comunicar al Rio Nilo con el Mar Rojo por medio de un canal, igualmente no faltó algún otro Farón que comprendiera la revelación, en el sentido económico, que Persia estaba gestando en el ámbito semi-internacional si lo podemos llamar así, no pasó desapercibida la espera que Alejandría sostenía.

La mayoría de los historiadores persiste en afirmar que pese a estos hechos, los egipcios no cesaron en su idea de impedir la navegación comercial por el Nilo aunque no ofrecen grandes pruebas que den la certeza absoluta a su dicho.

3.-) Los Persas.-

El pueblo persa fué el primero en la historia de la Humanidad que intentó fundar una monarquía Universal, sus deseos de conquista lo impulsaban con gran fuerza para seguir adelante en su camino y de paso sirvió para abrir al comercio todos los principales pueblos que se conocían en aquellas lejanas épocas; muy lejos de sus ambiciones estaba el de ser un instrumento mercantil y sin embargo prestó grandes servicios al comercio Universal. Los principios de la Religión que observaban los persas eran muy semejantes a los de los Indios y su aversión al mar era común provocada por las mismas razones de impuereza humana y de pureza natural llegando al extremo de que en las riberas de su vasto Imperio, bañadas por las olas del mar, no establecieron casi ningún pueblo.

En una vieja ley de los Guébres se defendía la navegación fluvial pero a Persia no le significaba gran problema, como lo apunta Montesquieu ya que ríos prácticamente navegables sólo el Kur y este se encontraba en los extremos del Imperio; el temor a los piratas unido a sus ideas religiosas hicieron que al Río Tigris le convirtieran en una vía material-

mente innavegable ya que lo cerraron por completo a la navegación. Darío organiza una expedición para que recorra el Río Indo la cual dura treinta meses y cuyas peripecias nos las relata Seylax en forma magistral, el resultado indirecto de la misma fué abrir una nueva vía de comunicación que el comercio incipiente en el campo internacional, supo aprovechar perfectamente ya que permitió un medio de comunicación directo entre la India y Occidente.

4.-) Los Griegos.--

LAURENT, a quien ya hicimos referencia dice a propósito del pueblo helénico y en relación con el comercio que: "les Grecs achandises, ils estáient destinés a élaborer des idées" (1).

Sin carecer de veracidad esta afirmación y sin ignorar que los Fenicios y los Cartagineses habían encausado a la navegación por derroteros universales, es innegable que los principios y las normas que guiaban su comercio marítimo, más reducido pero no por eso menos importante sobre todo después de las cruentas guerras que sostuvieron con los Persas en defensa de sus intereses legítimos y de su libertad.

(1).-- CARATHEODORY: Op. cit. pág. 318

Es bien conocido el hecho de que Milet, la reina del comercio de la antigüedad, formó un gran número de colonias cerca de Pont-Euxin que llegaron a controlar casi totalmente el comercio del mar Negro y de los países limítrofes. Es interesante hacer notar que la gran colonia fonsense de Marsella situada a las orillas del Gaule fue célebre por su justicia y por su liberalidad en materia mercantil así como por su defensa constante de la libertad de navegación, por la que combatió en muchas ocasiones.

Aunque Grecia no tenía grandes cursos de agua, dió a la navegación varios principios que se observaban en sus colonias, centros importantes de tráfico marítimo y fluvial. El Hellesponto, el Ponto-Euxino y el Pateus-Mectides eran los focos de centralización del comercio marítimo de Asia, Grecia y demás poblaciones vecinas; las colonias griegas eran numerosas en las riberas del Mar Negro, tales como Dionysiópolis, Messembrie, Octossus, Sinope, Ponticapeum, Olbia, etc. y sostenían entre sí un tráfico comercial más o menos intenso que se llevaba a cabo en el Río Ister y que ofrecía amplias facilidades en su navegación. El mar Caspio y el Negro estaban bien comunicados con el Asia por lo que naturalmente el comercio iba a concentrarse en las colonias helénicas que estaban situadas en esas regiones; este gran intercambio mercantil dió lugar al florecimiento artístico de algunas ciudades que incluso llegaron a tener amplia fama como Kipe edificada a orillas del Borysthéne (Dnieper) a quien los escritores de aquellas épocas no dudaban en compararla con Constantinopla; podemos mencionar también a Shrat

que estaba en la desembocadura del Rha (Volga) y a Boulgar en el punto donde el Rha toca al Tanais (Don) que servían de puertas de entrada a las mercancías, tan apetecidas desde entonces, procedentes de Catay y de la India. Como se supone, la actividad comercial era muy fuerte lo que hizo que Sileucus Nicanor, proyectase unir el Mar Caspio con el Ponto-Euxino por un canal que nunca llegó a construirse; por último podemos recordar a la ciudad de Bizancio que servía, gracias a su magnífico puerto, de enlace entre Ponto-Euxino y el Mediterráneo lo que influyó notablemente para que más tarde adquiriera una gran riqueza y magnificencia que desde entonces eran famosas y que culminarían su existencia con el establecimiento del Imperio Romano.

A través de todos estos hechos que hemos anotado podemos deducir los principios que sustentaban toda esta vida mercantil que no dejaba de tener su importancia; estos principios brincaron la frontera de las colonias Griegas y fueron a conquistar el Imperio de los Persas, ya que sus dos ríos principales, el Tigris y el Eufrates, se prestaban a dar realidad al tráfico comercial que se venía desarrollando en todas partes; hasta entonces permanecían cerrados a la navegación pues sus dueños-persas y babilonios-sustentaban ideas contrarias a la libre navegación como ya lo hemos visto en páginas anteriores. El Conquistador, Alejandro, acabó con todas estas reticencias y prohibiciones cuando mandó destruir las esclusas que impedían el paso franco; Grecia extendía así sus brazos civilizadores por todo el

mundo conocido; roma ya se encargará de darle juridicidad a los principios liberales recién trasplantados, completará en forma magnífica esta obra que llega hasta nuestros días y que ya ocupa su lugar prominente en las páginas de la Historia.

5.-) Los Romanos.--

Algunos tratadistas hacen derivar el principio de la Libertad de Navegación desde tiempos de los Romanos y en general esta es la idea que priva; se han citado diferentes leyes, decretos y normas para apoyar esta afirmación como lo hace ENGELHARDT quien seguramente es uno de los juristas que más conoce el problema, nos ofrece como antecedente una parte de las Institutas (II,I,-1,2): "Et quidem naturali iure communia sunt omnia haec: aer, aqua, profluens et mare et per hoc litore maris.. Flumina autem omnia et portus publica sunt" (y por cierto, todo esto es común por derecho natural: el aire, el agua corriente y el mar y por estos los literales del mar.. ahora bien, todos los rios y los puertos son públicos).., lo que lo lleva a sostener que los romanos asimilaban el agua corriente al aire, al mar, es decir, a bienes que no pueden ser monopolizados por nadie, que son comunes. Junto con él podemos mencionar a Vernes-ot y a Demorgay quien se adhiere por completo a la tesis del primero en su interesante obra que sobre el Danubio ha publicado: "... les fleuves sont des biens communs a tous, ils ne sont susceptibles ni de servitude ni de condominium .." (1). Roma legisó en forma muy completa sobre sus ríos,

(1).-- Winarski.-- Principes Généraux du Droit Fluvial Inter-

griegos, canales, etc., desgraciadamente sólo pudo hacerlo en el campo del Derecho Privado y en el Público pero netamente romanos, es decir, nacionales; en el terreno del Derecho Internacional fué materialmente imposible ya que casi no existían relaciones que pudieran ser calificadas como tales; sin embargo, las normas que dictó en su Legislación Fluvial son sumamente interesantes y es indispensable tener cuando menos una idea ligera de las mismas antes de seguir adelante, por tal motivo daremos una ojeada rápida al Derecho Romano siguiendo las investigaciones del Prof. Etienne Cartheodory quien tuvo el cuidado de investigar con cierto detenimiento los cuerpos legales donde pudiera existir alguna disposición sobre la materia.

a).-- Consideraciones Generales.-- Todo curso de agua corriente está compuesto de tres partes principales: el curso de agua (flumen, fluer, aqua), el lecho (alveus) y los bordes (ripae); todos juntos integran un todo que a su vez puede ser clasificado según sus proporciones en: río caudaloso, río común y en arroyo. Los romanos consideraban como la parte más importante al flumen por lo que la calidad jurídica de éste determinaba la de las otras partes y a éste lo calificaban de *res nullius juris gentium* por lo que según algunos investigadores era una: *res communis omnium juris gentium* y por lo tanto una res pública. Esta consideración de río público deriva de sus características naturales y no se exigía el que fuera necesariamente navegable, es el típico caso de

la res pública jure naturali siendo en consecuencia su uso común a todos los hombres, derecho que el Estado está obligado a respetar ya que con el mismo el hombre debe satisfacer sus necesidades diarias: el individuo, sin embargo, no tiene derecho a apropiarse de las aguas en estado natural ni de un curso grande ni de uno pequeño por lo que estos principios del Derecho Privado llevados al Derecho Público nos indican que la propiedad sobre las aguas era difícil por lo que indican que la propiedad sobre las aguas era difícil por lo que casi era descartada. WINIARSKI, sin negar esta situación nos hace notar una diferencia muy interesante y nos dice que aunque el agua, como elemento, como un todo, es en efecto una res communis omnium no debemos extender esta condición jurídica al agua corriente en un río, en un arroyo, en un recipiente ya que no necesariamente es común a todos los hombres; la Glosa tuvo el cuidado de determinar en una forma más precisa el precepto y la añadió la palabra: de coele a la locución agua profluens; todas estas consideraciones tienen por objeto el demostrarnos que no existe un argumento de fuerza para pretender derivar de la calidad común de las aguas un derecho a la libre navegación ya que "una cosa es el régimen jurídico de la propiedad de las aguas y otro es el derecho a navegar sobre las aguas de los ríos fuera de nuestros dominios". Aún el mismo ENGELHARDT está de acuerdo en que no necesariamente todas las aguas son comunes cuando admite "que en algunas ocasiones el agua corriente puede quedar sometida a la tiranía del Derecho de Propiedad".

Jurídicamente se distinguían dos tipos de ríos: los perenia y los torrentia (permanentes y temporales) siendo los primeros los que corren continuamente entre bordes re-

gulares teniendo un lecho también regular y los segundos son aquellos que carecen de regularidad en sus bordes y en su lecho, pudiendo estar afectados por interrupciones temporales, como las sequías y demás trastornos; los flumina parentia eran considerados como cosas públicas y los flumina torrentia entraban al dominio privado; a este respecto encontramos en el Digesto (1, 8, 4, 1) el siguiente pasaje: "Sed flumina aene ennia et portus publica sunt" (pero casi todos los ríos y los puertos son públicos.), explicando la Glosa que la palabra pene se utilizaba debido a que en algunas épocas del año ciertos ríos perdían totalmente el volumen de sus aguas.

Como se ve, el criterio de clasificación estaba basado en elementos naturales que determinaban su carácter de público o privado recalcando que no era necesario en los primeros que fueran navegables; el Estado sólo tenía un Derecho de Policía que iba encaminado precisamente a garantizar y salvaguardar el uso común de las aguas.

b).- El lecho de los Ríos.- Los legisladores consideraron al lecho de los ríos como formando parte del Dominio Público, así tenemos que Ulpiano se expresa en esta forma: "Ille etiam alveus, quem sibi flumen fecit, etsi privatus ante fuit, incipit tamen esse publicus, quia impossibili le est ut alveus fluminis publici non sit publicus" (también aquel cauce que hace el río, aunque antes fué privado, comienza sin embargo, a

ser público, porque es imposible que el cauce de un río, no sea público).

Se consideraba al lecho tan dentro del Dominio Público que ni siquiera podía ser cuestión de deslinde entre los ribereños estando limitado el mismo por los bordes naturales del río; el ribereño se encontraba tan constreñido por este sistema de propiedad que ni siquiera podía construir un puente -como dice SCEVOLA - aunque no dañara en lo más mínimo los usos del río y la causa era que no tenía ningún derecho de propiedad sobre el suelo.

Los límites del lecho, es decir, los bordes, también formaban parte del Dominio Público; Paulus así nos lo dice terminantemente: "Flumina Publica quae fluunt, ripaeque eorum publicae sunt" (Los ríos públicos que fluyen y sus riberas, son públicos).

El texto como se ve, es formal ante todo; el concepto del borde para este jurisconsulto es el normal o común y cambiando sólo su condición legal cuando por acontecimientos anormales el río cambia su curso pero necesita ser en forma repetida y no accidentalmente por una sola vez, caso en el cual el régimen jurídico será otro diferente. Con cierto lujo de precisión se puede decir que el dominio público llegaba hasta el límite de las propiedades circunvecinas, hasta su nivel; en el punto en donde la tierra comienza a inclinarse.

c.--) Derechos: a') del Público.--

De todo lo que hemos venido estudiando se puede deducir los derechos comunes que el público tiene tales como el de poder utilizar los puertos, a navegar libremente por los ríos, a pescar, etc.; en cuanto a las orillas podemos decir que dado su carácter público los navíos podían ser abordados libremente, se podían también amarrar cables a la orilla, cargar y descargar fardos, en fin, parar y descansar cuantas veces se deseara, etc. la única limitación que tenía era el Derecho que tenía el Estado -bajo el nombre de *titulus navium*- a cobrar impuestos de navegación sobre la importación y exportación de las mercancías.

b') De los Ribereños.-- En principio los ribereños gozaban de muchas facultades que les compensaban de las constantes molestias e incomodidades causadas por el hecho de ser vecinos de corrientes de agua; para mejor conocer estos derechos es conveniente dividirlos y hacer mención especial de cada uno de ellos:

- 1') Derechos concernientes a las Presas de Agua.
- 2') Derechos concernientes al lecho de los ríos.
- 3') Derechos concernientes a los terrenos de aluvión.
- 4') Derechos concernientes a las islas.

1') Para ejercitar legalmente el derecho de construir una presa para almacenar agua o una cortina de contención era necesario que el Pretor extendiera un permiso especial, el que se extendería siempre que la obra no interrumpiese o estorbase la navegación y en caso de que el río no fuera navegable si ali-

mentaba a uno que si tuviera esta característica se debía observar este criterio, para los demás casos los decretos de los Senados- Cónsules decidían cuando era factible realizar o no las obras.

2') En cuanto al lecho de los ríos se estimaba que los propietarios de los fundos ribereños eran los que tenían más derecho para aprovechar el terreno que el río abandonaba al desviar su cauce; esta parte entra automáticamente en el campo de Dominio Privado y consecuentemente, el nuevo lecho sobre el que corren las aguas del río se convierte en objeto de las normas de derecho Público -etiam privatus ante fuit- sin que sea necesario que la autoridad lo decreta previamente. La ley benevolamente atribuye la propiedad de la cosa abandonada a los ribereños como una especie de indemnización por los inconvenientes que siempre le reporta tener junto a su heredad el cauce de un río, es decir, que por razón de su vecindad se le convierte en propietario, este hecho físico sirve de supuesto para que se realicen las consecuencias (devenir en propietario); es muy importante tener siempre presente que el Estado no obra en esta forma por reconocer en el particular ribereño algún derecho anterior y que ahora trate de restituirsele sino simplemente es un acto gracioso del Poder Público hacia el individuo. Cuando se da el caso de que sean varios los propietarios de terrenos situados en las riberas del río entonces se divide el lecho en dos partes, a lo largo del río y se reparten en forma equitativa entre los interesados. En caso de que por alguna nueva circunstancia el río vuelva a sus antiguos límites todo quedará como estaba en un prin-

cipio, las situaciones jurídicas también experimentan este cambio.

3').- En las Institutas hallamos la definición clásica del aluvión "Est autem alluvio incrementum latens, per alluvionem autem id videtur adjici, quod ita paulatim adjicitur ut intelligere non possis quantum quoque momento temporis adjiciatur" (Ahora bien, aluvión es un incremento oculto, y se estima que se aumenta por aluvión aquello que poco a poco se añade en tal forma que no se puede distinguir que cantidad se añade en cada momento.)

El río en su constante fluir, va acarreando casi insensiblemente materias vegetales y arenas que se van quedando depositadas en la orilla del río, como nadie puede acreditar tener un derecho de propiedad sobre las mismas, se consideran como accesorias del fundo enriquecido viniendo a ser por lo tanto propiedad del dueño de la heredad.

4').- Por último se estatuyen los derechos de los ribereños en lo que a las islas se refiere; estos cambian según la situación de las mismas cuando han sido creadas por terremotos de aluvión o arrastradas por las aguas, según los principios generales debe tirarse una línea en medio del río y si a resultas de la misma la isla queda en su totalidad más próxima a una orilla que a la otra, el propietario de ese fundo será su legítimo dueño y en caso de que les toque a varios se dividirá siguiendo la línea de las heredades y partiéndola en forma propor

cional a lo largo de la orilla; en caso de que la línea divida a la isla en dos partes iguales, la fracción derecha corresponderá al propietario de la margen derecha y la fracción izquierda a su correspondiente orilla -pro modo latitudinis cujusque fundi, quae latitudo perpetuam sit (para la medida de la dimensión de cada fundo, se toma la dimensión que está cerca de la ribera), como rezaba el viejo precepto.

La formación de las islas fué estudiada detenidamente por POMPONIO y nos dice que hay tres maneras: cuando el río bifurque sus aguas y las reuna enseguida circundando un campo que ya tenía propietario no sufriendo por lo tanto ninguna alteración la situación jurídica de la isla: en segundo lugar puede suceder que el río cambie el cauce de sus aguas abandonando parte del lecho, secando el mismo o bien, tercer caso, el río con las materias de aluvión va formando una isla que se alza en medio de la corriente; en estos dos últimos supuestos la propiedad de las mencionadas islas se atribuye a los propietarios de los fundos ribereños cuando estos no están limitados, elemento al que el Derecho Romano le concedió gran importancia en esta materia, de este hecho dependía que naciera o no un nuevo derecho de propiedad. Los principios que rigen la regulación de estos dos casos se derivan de la Teoría llamada de las Aguas Corrientes, las que nos informa que las aguas al bañar el suelo de una propiedad lo hacen impulsadas por una fuerza inanimada y por lo tanto cuando por una fuerza mayor deja de hacerlo, el Derecho debe suplir el animus domini permitiendo que los dueños de los predios ribereños incorporen a sus heredades el lecho abandonado pero siempre y cuando sus tierras sean "agri arcifinii" pues de noser así, cuando se trate de "agri limitati", se

considerará como res nullius al terreno abandonado y será naturalmente susceptible de ser apropiado por el primer ocupante; idéntica regla se establecía para el caso de que los ribereños de una isla recién formada fueren propietarios delimitados.

d).- Obras Ejecutadas en el Río..-

1').- Por el Estado.- Siempre es necesario ejecutar obras que faciliten la navegación y el buen uso de los ríos así como ciertos trabajos que permitan conservar en buen estado a los mismos, tales como las de dragado, canalización, construcción de diques, etc.; el Estado es el obligado a realizar estas obras por lo que también está facultado a cobrar ciertos impuestos sobre las mercancías de importación y exportación o sobre cualquier otra materia que considere conveniente con objeto de poder sufragar estos gastos; cuando a consecuencia de estos trabajos sufran los propietarios algún daño en sus terrenos carecen de todo derecho para reclamar del Estado alguna indemnización. El cuidado de dichas obras se atribuía a los prefectos del pretorio y a los prefectos de la ciudad.

2').- Por los particulares.- Podemos distinguir entre trabajos que se llevan a cabo en un río público o bien en uno privado.

Cuando son en un río público es indispensable contar con la autorización previa de la Administración pues ella es la indicada para determinar cuando una barricada, un dique, etc. estorbarán la navegación o el buen uso del río; cuando no se acata esta disposición puede el Estado ordenar la demolición

de las obras. Es necesario distinguir sin embargo el caso en que sea la propia Administración la que lleve a cabo las obras y cuando sea el particular pues como ya asentamos en líneas anteriores en el primer caso el particular dañado no tiene ninguna facultad legal para enderezar ninguna reclamación y en el segundo se tenía el cuidado de proteger los intereses de los terceros exigiendo la entrega de una fianza por si a consecuencia de los trabajos se derivaba algún perjuicio; igualmente se exigía la fianza cuando se emprendían trabajos de simple conservación del río y además se obligaba al propietario a tomar todas las precauciones debidas para no dañar en nada a sus vecinos; la duración de la fianza entregada duraba diez años teniendo además, tanto el constructor y sus vecinos, la protección legal del interdicto llamado de ripa munienda.

El propietario de un cauce de agua tiene derecho a construir sobre el mismo las obras de protección y mantenimiento que considere convenientes siempre que no actúe fraudulentamente; cuando así lo haga será responsable de los perjuicios que cause pues en este supuesto el terreno no le pertenece sino que es bien público; fuera de esta excepción no es más que un simple ejercicio del derecho de propiedad.

e).-- Interdictos.-- A través de la exposición de los diversos derechos de los ribereños se han mencionado en algunas ocasiones a los Interdictos que protegían a los particulares, junto con esos encontramos algunos más que son los siguientes:

a).-- El que se otorgaba para proteger la navegación que casi siempre tenía el carácter de prohibitorio, sin embargo a veces se utilizaba el restitutorio, que se concebía en los siguientes términos: *Quid in flumine publico ripave ejus fiat, sive quid in id flumen ripave ejus immisum habes quo statio interfe navigio deterior sit, fiat; restitutas*".

a').-- En segundo término tenemos el Interdicto que se refería a las cargas transportadas sobre la corriente de agua que decía así: *"Ait praetor: In flumine publico inve ripa ejus facere aut in id flumen ripave ejus immittere quo aliter aqua fluat eum priore aestate fluxit, veto"* (Dijo el Pretor: hacer algo en el río o en su ribera o poner algo en el mismo río o en la ribera para que el agua corra en otra forma de como corrió en el verano anterior; lo prohíbe).

a'').-- Como tercer Interdicto citamos al que tenía por objeto proteger tanto al constructor como a sus vecinos, mismo a que hicimos referencia en líneas superiores.

a''').-- El último de los Interdictos se aplicaba en el caso de violencia ejercida sobre el que quiere navegar.

Naturalmente que estos interdictos sólo tenían aplicación cuando se trataba de ríos públicos ya fueran navegables o no; en los cursos de agua de dominio privado se regían por las normas comunes de este tipo de propiedad.

Cuando se hablaba de *flumens torrens* por su propia na-

turalaleza todo uso común estaba descartado; dada su existencia precaria no se podía decir que el señorío al que pertenecía el fundo perdiera su posesión; el agua corriente también era considerada como *res communis omnium* aunque no publica ya que no estaba dentro de la esfera de protección del Estado; en el caso de una inundación el suelo cubierto por el flumen torrens no cambiaba su condición jurídica.

Sólo nos queda por tratar un problema que suscitó controversias entre los tratadistas y al cual se le han dado diferentes explicaciones. Ha surgido la polémica cuando se han preguntado si los Romanos llegaron a establecer alguna diferencia jurídica entre los ríos caudalosos y los que no lo eran, los pequeños de poco volumen en sus aguas; si la respuesta que damos es afirmativa entonces habrá que determinar qué régimen jurídico los reglamentaba y si por el contrario es negativa entonces desaparecerá el problema.

Un grupo de estudiosos niegan siquiera la existencia de los pequeños cursos de agua (para el Derecho se sobreentiende); otros afirman que las Pandectas no establecieron ninguna diferencia entre río caudaloso y río no caudaloso, que la diversidad de volumen en sus corrientes era un simple hecho físico sin tener trascendencia jurídica. Otra corriente más, la tercera, afirma que la diferencia jurídica radica en la propiedad del lecho, Vgr: si es propiedad del Estado entonces el caudal será público sin más problema, de lo contrario se tratará de uno privado.

El cuarto y último grupo sostiene que todos los cursos de agua deben considerarse públicos con la sola excepción de los flumina torrentia y aquellos pequeñísimos cursos de agua que fraccionan su corriente entre varias heredades. En los comentarios que hace GOESIIUS a la Ars Mensoria vemos lo siguiente: "Fluminum modus si assignationi cessit flumen ipsum juris erit privati, si exceptus publici,..."; otro hecho importante para esta posición que determinará su carácter jurídico.

Carathéodory encuentra más aceptable esta última tesis y trata de demostrarla argumentando, contra las demás, sobre todo la sustentada por el Dr. FUNKE que apoya el grueso de sus argumentos en Ulpiano (L: 1, 1 - 4; D. de flumen, 43,12) y por el profesor ELVERS quien llega a decir que entre el agua corriente y su curso natural hay una diferencia jurídica; concentra su disertación en saber si los romanos a la palabra flumen le quisieron dar un sentido unívoco de río o no; ellos la aplicaban a cualquier agua corriente sin tomar en cuenta ni su extensión ni su volumen ni su calidad de río caudaloso por lo tanto comprendía en su acepción general a toda clase de corrientes de agua, ya fuera grande o pequeña; es por esto que en las leyes no se les mencionó en forma especial pues ya quedaban comprendidas en los flumina; en consecuencia son esta aclaración caen por su base los argumentos del profesor FUNKE y seguidores; para poner punto final a su crítica dice el primero de los citados que si llevaran los argumentos de ELVERS a su última consecuencia llegaríamos a la conclusión de la existencia de un río sin agua ya que el propietario del fundo sobre el que corre el río lo sería sólo de su lecho y no tendría ninguna facultad sobre sus aguas.

Nuestro autor comentado deriva de la investigación las siguientes ideas que considera como directrices de la legislación romana sobre las corrientes de agua:

El aqua profluens era considerada como común por lo tanto todos los cursos de agua se consideran públicos, aún los que no son navegables; la libre disposición como derecho de los ribereños sólo se permitía en los flumina torrentia.

La navegación era libre para todos y el Estado sólo tenía un Derecho de Alta Policía y de vigilancia que tendían a asegurar el libre uso y aprovechamiento de sus aguas.

Los ribereños tenían determinados derechos que se les otorgaban como una concesión graciosa del Estado para compensar un poco las incomodidades de su vecindad con las corrientes de agua pero esta gracia no tenía el carácter de una facultad exigible jurídicamente por el particular.

Ya para terminar esta exposición sobre el Derecho Fluvial Romano concluiremos con las palabras de WINIARSKI, que tanto conoce del tema: "... es muy poco en realidad lo que se conoce del Derecho Fluvial Romano aunque es seguro que había navegación en sus ríos, sobre todo en los limítrofes con los pueblos bárbaros, Danubio y Rhin; los que constantemente eran defendidos del ataque de sus vecinos; es casi imposible pensar en un paralelo entre las relaciones "internacionales" de aquellos días con las de ahora dado la diferencia de civilización. El Derecho Fluvial Romano era el Privado por excelencia, sus principios re-

lativos al régimen de aguas y de ríos son herencia común en los pueblos europeos; es en el Derecho Administrativo donde encontramos la esencia de los Interdictos con los cuales se protegía y se mantenía la libre navegación del río..." (1).

6.--) Derecho Feudal.-- Si se nos admite decir que en la época de los grandes señores feudales existieron un conjunto de normas y reglamentos jurídicos que presentaban características semejantes y que éstas podían considerarse como manifestaciones del sistema social que funcionaba en aquellos tiempos, entonces y con objeto de diferenciarlas de época siguiente creemos conveniente calificarlas como propias de un Derecho Feudal aunque no encontramos, es cierto, un cuerpo completo de leyes sino más bien manifestaciones aisladas que presenten estas mencionadas características.

Como es bien sabido la labor jurídica de estos tiempos estuvo en manos de los Glosadores y más tarde de los Post-Glosadores; los primeros intentaban identificar las relaciones existentes entre los pueblos cristianos con las existentes en el Imperio Romano ya que reconociendo ambas a un sólo Jefe, el resto de los Estados no son más que Universitates o Corporas; el objeto perseguido al buscar el paralelo es el de aplicar el Derecho de los Romanos a las relaciones entre los cristianos ya que consideraban a este cuerpo jurídico como el Derecho de la Cristiandad; las convulsiones políticas continuaron su curso y el desmembramiento del Imperio cada vez fué más rápido por

(1).-- Winiaraki B:-- Op. cit. p. 112 .

lo que las fórmulas jurídicas también sufrieron sus naturales cambios tratando de ajustarse a la cambiante realidad no porque los valores perseguidos varíen sino más bien porque el hombre, destinatario y único capaz de realizarlos, constantemente busca y ensaya nuevos medios para llegar hasta ellos, él es el que va modificando sus métodos y sus caminos. Los Post-Glosadores por ejemplo ya no consideraban a los movimientos de Independencia como una usurpación sino que reconocían la soberanía de esas naciones externas al Imperio; por lo que se refiere a las aguas marinas admitieron el pleno Imperium del Estado sobre sus mares territoriales y aún llegaron más lejos al pretender extender este poder hasta el alta mar, en lo referente a las aguas dulces admitieron sólo un uso limitado para los pueblos sometidos a una misma autoridad soberana; el sentido del uso común desde tiempos de Bartolo es la común disponibilidad de la cosa por parte de todos y los ríos como ya vimos no pueden someterse por completo a este principio: "Sed flumina non tot offerunt se".

Parte de los viejos principios del Derecho Romano pasaron a integrar las bases del Derecho Internacional aunque concretamente en Derecho Fluvial no es mucho lo que podemos encontrar; un curioso investigador, el profesor V. HRABAR, dedicó treinta años de sus trabajos a investigar las relaciones del Derecho Internacional con las teorías Legistas de los siglos XII y XIII (Despat, 1901) y al terminar su labor llegó a la conclusión diciendo que realmente no había nada digno de tomarse en consideración sino sólo referencias, en Bartolo fué el único en

quien encontró algo aunque no muy extenso bajo el título de "de fluminibus" y que se encuentra en la obra "Consilia, Tractatus et quaestiones"; encomiable pero desafortunadamente inútil labor del viejo profesor de la Universidad de Tartu. El profesor ENGELHARDT de quien ya hemos hablado, coincide con HARBAR y hace referencia a una serie de ordenanzas, decretos, edictos, etc. que se refieren a los ríos y que sin embargo no tienen más que contactos mínimos con el Derecho Internacional, es decir, sus proyecciones sobre la pantalla de éste último son muy vagas y oscuras; dado que el ius naturale tenía muchos significados (los Glosadores han encontrado hasta cincuenta y uno) ha dado lugar a que algunos tratadistas, como WINIARSKI entre otros, afirmen que las auténticas bases de la navegación fluvial no se encuentran en estos antecedentes sino en las obras de GROCIO y sus discípulos.

Probablemente es en el Derecho Germánico en donde mejor encontramos tipificado el Derecho Feudal, revisemos en consecuencia algunas de sus disposiciones.

Los principios del Derecho Romano prevalecieron en todos sus reglamentos y leyes que se dictaron para aplicarse a las corrientes de agua, así tenemos que no se estableció ninguna diferencia entre río caudaloso y río no caudaloso, la libertad de la pesca y de la navegación se ordenaron como principios de aplicación general y hasta se llegó a comparar a los ríos con los caminos públicos del Estado o del Rey, eran "libre y en paz" (frei und befriedet); en lo concerniente a las islas y aluvio-

nes se continuó con el sistema romano, al Estado se le reconocieron sus derechos de vigilancia y de policía sobre las aguas corrientes y sobre el buen uso de las mismas; en lo concerniente al régimen de propiedad en un principio se siguieron aplicando las mismas leyes pero influencias netamente germánicas comenzaron a cambiar este concepto, por lo que fué transformándose hasta llegar a las llamadas Regalías del Emperador; por este motivo los jurisconsultos de la época tuvieron fuertes debates concluyendo por aceptar la idea de la Propiedad Privada del Soberano; el resultado objetivo de todos estos cambios fué la célebre ley de Federico I que versaba sobre los Derechos a las Regalías. Una vez aceptada la idea surgieron dos escuelas que trataron de explicarla y justificarla; una de ellas consideraba a los ríos como entes sujetos a la propiedad exclusiva del Estado, eran una "propietas principia"; la otra aunque afirmando el mismo principio sostenía que se debía dejar el uso a los ciudadanos sin ponerles más trabas que las necesarias para su correcto aprovechamiento; junto con este reconocimiento expreso de la existencia de un nuevo Derecho del Estado se estimó que también habían nacido para él obligaciones para con el público, ciertas ventajas que le compensaran el hasta entonces común derecho que habían perdido, para todo esto los tratadistas presentaban una serie de argumentos con los cuales trataban de explicar la causa de las medidas tomadas por el Señor; salta a la vista que los conceptos de público y privado habían sufrido alteraciones pues se estableció desde un principio que el Estado aunque era propietario de las vías fluviales, no podía enajenar el bien ya que la naturaleza del mismo se lo impe-

día, igualmente su uso estaba restringido sólo a las cosas públicas, no es libre; por lo que podemos derivar dos reglas de todo lo anterior: los particulares que ejerzan algún derecho sobre los ríos no pueden sustentarlo sobre la propiedad del Estado pues está imposibilitado para enajenar las corrientes fluviales; el Estado tiene un uso restringido.

El concepto netamente romano de la propiedad sufrió modificaciones esenciales, alteraciones que en nuestras legislaciones modernas aparecen consagradas en distintas normas; aparentemente no eran muy lógicas las restricciones que desde un principio se le impusieron al Estado con la nueva teoría de la propiedad, STYPMANNUS justifica las mismas alegando que "el Soberano está obligado a causa de su solicitud paternal hacia los sujetos ha dejarles un uso que no sea perjudicial" (1).; esta solicitud "paternal" como la llaman se arraigó tanto en el público (como que respondía a un derecho anterior del mismo) que los tratadistas inclusive defendieron con toda clase de argumentos llegando a declarar su imprescriptibilidad, por lo que tanto en las leyes como en las Capitulaciones de los Emperadores vemos declarada libre la navegación sobre los ríos.

Jurídicamente hubo una transición ya que el choque de la legislación romana con las normas y principios de los Bárbaros produjo un desequilibrio que provocó una confusión entre los derechos y las obligaciones tanto del Estado como del individuo, máxime que prácticamente el órgano creador de las leyes

(1).-- Caratheodory: Op. cit. p. 81.

no fué otro en la mayor parte de los casos que la voluntad y el capricho del Soberano quien se apoderaba de grandes extensiones de tierra sin importarle el cómo, imponía tasas sin medida, "el sentido del impuesto público para conservación del río -dice SOSA RODRIGUEZ, se transforma en un verdadero tributo, una fiscalización" (1); con todas estas trabas el comercio y la navegación fluvial se fueron disminuyendo hasta casi desaparecer llegando al máximo cuando se clausuraron varias de las arterias fluviales más importantes y que permanecieron en este estado hasta la Revolución Francesa.

7.-) El Derecho Musulmán.-- No es muy común encontrar en los Tratados Generales y poco frecuente en los especializados en la materia, referencias al Derecho Musulmán; dado que nuestro guía ya bien conocido cita en su obra consultada los principios de este Derecho, seguramente determinando por su carácter de Secretario de la Legación de S.M. el Emperador de los Otomanos ante la Corte Real de Prusia citas, que si bien son un poco antiguas, no dejan de presentar un interés muy grande como antecedentes de los principios actuales del Derecho Fluvial.

La legislación comentada es la de Mohamed en la que se hallan asentados y seguidos los principios del Derecho Romano que por cierto en algunos puntos, se desarrollaron más que en otras legislaciones. Los derechos del hombre sobre las cosas están consagrados por las palabras del Profeta: "C'est lieu

(1).-- Sosa Rodríguez, Carlos.-- Le Droit Fluvial International et les fleuves de l'Amérique Latine.-- Paris Editions A. Pedone 1935.

(Dieu) qui á crée pour vou tout ce qui est sur la terre" (1).
 Desenvolviendo este principio los juristas musulmanes llegaron a los siguientes: Los Derechos así creados tienen una naturaleza diferente de acuerdo con la misma naturaleza de las cosas; en unos el hombre tendrá el uso privativo, individual y con exclusión de todos los demás; en otros cuando no sean susceptibles de apropiación individual no tendrá mas que un derecho de uso común al que repugnará naturalmente toda tentativa de apropiación individual; entre estos últimos habrá cosas sobre las cuales será posible realizar una ocupación real, material, objetiva y otras que no presentarán esta peculiaridad, como el aire, el fuego, el mar y los ríos con sus lechos. No obstante habrá ciertos bienes del primer grupo en que por lograr un beneficio general sean considerados como res nullius Vgr; la hierba que crece espontáneamente, sin cultivarse, en el terreno de otro es res nullius y podrá ser ocupada por el primer ocupante; igualmente serán comúnnes las aguas de una fuente aunque esté enclavada en un predio ajeno como si se tratase de las de un río cuyo lecho no pertenece a nadie; ya habremos notado una serie de anomalías, ¿cómo las explican los juristas otomanos? en una forma muy sencilla, aceptando que tanto la hierba como el agua son dones creados por Dios. Se ha considerado que el aprovechamiento individual y exclusivo de las aguas de un canal, de un pozo o de una cisterna tiene consecuencias para el patrimonio común de todos, les causa un perjuicio general, por lo que es preferible sacrificar la individualidad por el bien de la comunidad, lo único que se le reconoce al propietario del fundo en donde se encuen-

(1).-- Vid. Caratheodery.-- Op. cit. p. 27.

tra el pozo es una especie de derecho de preferencia pues él será quien primero satisfaga sus necesidades individuales y después vendrán los demás a utilizar esas aguas. Esta teoría contenida en la exposición anterior es la que sostenían cuatro IMANS ortodoxos y el quinto de ellos, ABOUA-HANEIFA, admitía como característica de los bienes citados, aunque sostenía una teoría diversa de la de sus colegas respecto a sus fundamentos pues se declaraba dueño absoluto de los caminos, plazas, ríos, y en general de todos los bienes considerados como públicos (Los cinco IMANS Sunny u ortodoxos cuyos escritos eran comentario de la ley sagrada, opiniones personales que tenían fuerza de ley para los Musulmanes). En la obra de V.M. WORMS (1) "Balance de la Haute Legislation" se encuentran resumidas las decisiones de tan elevados personajes y concretamente, en el capítulo titulado "Libre de la Révifcation des Terres Mortes (Ketaq' Rha El-mouët)" leeños: "Según Malek, en el caso cuando el agua de un arroyo o de un pozo, pertenezcan a un individuo y estas sean en cantidad mas que suficiente para sus necesidades personales y los de sus rebaños y siembras (estando los pozos y los arroyos situados en lugares abiertos) el poseedor después de haber hecho uso del derecho de tomar la que necesite, está obligado a ceder la superflua; y si esta agua se encuentra en un lugar cerrado tendrá entonces que permitir al vecino usarla o aún abrir un canal para su aprovechamiento".

Uniendo su voz a la de los jurisconsultos musulmanes, Khalil-ibn-Ishak (2) al enumerar los modos de establecer la pro-

(1).-- Cfs. Caratheodory.-- Op. cit. p. 95.

(2).-- Khalil-ibn-Ishak "Précis de Jurisprudence Musulmane".

piedad casi no menciona las aguas corrientes y tampoco las trata en el capítulo donde estudia los diferentes tipos de concesión que puede hacer el Soberano; no obstante, con gran claridad, nos informa cuales son los principios del derecho musulmán que tienen validez para la navegación y la pesca: "Hale al Derecho prohibir la pesca en las corrientes de agua, en los charcos o en los riachuelos que no están sujetos a la propiedad ya que tanto el agua como el pescado que contienen son "moubáh" (permitidos) y el primer ocupante o el que primero se apodere del pescado será el dueño legítimo; la pesca por lo tanto no puede ser prohibida en las aguas acumuladas y que están sobre tierras sujetas a la propiedad o que se encuentran sujetas al usufructo o a una explotación, pues no está permitido vender ese pescado, salvo cuando el propietario haya colocado peces dentro de sus aguas o bien haya sido conducido por la corriente de las aguas y este pescaso se haya reproducido". A continuación se pregunta el tratadista citado: "¿Es solamente en países conquistados por la fuerza donde no se debe prohibir la pesca, o bien, en todo país conquistado por las armas, o aun, el propietario del agua tiene derecho de prohibir la pesca cuando sea el mismo el que pesque? A este respecto las opiniones están divididas (fawilan) pero el espíritu de la ley es que la pesca no debe de ser prohibida".

Hasta aquí, después de haber investigado en las legislaciones de la Antigüedad, podemos concluir que no es posible hablar de principios generales de aplicación común que, derivados del acuerdo de varios países se apliquen a las legislaciones positivas; la razón es muy clara y salta a la vista: no ha-

bía propiamente relaciones internacionales, sin embargo, a medida que éstas iban surgiendo por la consolidación de los diferentes Estados, empezaron a firmarse los primeros acuerdos y tratados sobre diversos temas de interés común entre los cuales naturalmente, estaba el de la navegación fluvial; estos tratados son en su mayoría bilaterales ya que los Estados rehuyen firmar los plurilaterales y con mayor razón las Convenciones Generales, la razón de esto en opinión del Prof. WINIARSKI, es que las potencias tienen profundamente arraigada la idea de la reciprocidad; no creemos que unicamente sea por cuestión de que las ideas se encuentren arraigadas en una forma más o menos profunda sino que pensamos que la conveniencia de ambas partes se encuentra mejor garantizada en los acuerdos bilaterales, máxime cuando el objeto de los mismos, los ríos, presenta tantas particularidades que impide el asimilar un caso a otro por más semejantes que estos sean; la justicia del caso concreto, la equidad, se realiza precisamente en este tipo de Convenciones.

B.- DE LA PAZ DE WESTFALIA AL CONGRESO DE VIENA.-

Todos los autores coinciden en señalar la Paz de Westfalia como el punto de partida de numerosos tratados que fueron celebrando a propósito de las grandes vías de agua de importancia Internacional. En 1648 se firmó este Pacto que trajo consigo la paz y la terminación de la Guerra de 30 años; en el mismo, España tuvo que reconocer la independencia de las provincias rebeldes y los demás Estados signatarios tuvieron que renunciar a una serie de derechos y prerrogativas que venían gozando.

En uno de los tantos artículos se declaraba que la desembocadura del río Escalda debía permanecer cerrada del lado de las Provincias Unidas lo que provocó graves perjuicios para algunas Provincias Católicas que aún se encontraban sometidas al Imperio Español ya que este río era el principal pasaje para su comercio. En la Paz de Utrech, de 1713 parte de las provincias Católicas fueron cedidas por Austria y sometidas a una servidumbre militar en favor de las Provincias Unidas; dos años después Gran Bretaña, Austria y Holanda acordaron por el Tratado de Barrera, que soldados holandeses resguardaran diversas poblaciones como Namur, Tournay, etc. y además se pactó que el puerto de Amberes quedase cerrado al comercio, maniobra realizada por los ingleses para salvaguardar sus intereses mercantiles.

La situación de la tal barrera era perjudicial al comercio ya que daba lugar a la existencia de los monopolios así como de una servidumbre con la que se beneficiaba Bélgica; en 1783, José II manifiesta que no es ya necesaria la existencia de la barrera y al año siguiente, presenta una serie de viejas reclamaciones contra la República; no se hicieron caso de las quejas del Emperador quien se lamenta que "...uno de los más bellos ríos e estuviera cerrado al comercio..."; más tarde declara que está dispuesto a renunciar a todas sus pretensiones si las Provincias Unidas acceden a conceder la libertad de navegación sobre esta vía fluvial. Los holandeses,

al ver que la situación no se arreglaba, solicitaron la mediación de Inglaterra y de Francia para que intervinieran en las negociaciones; el resultado de esto fué el tratado de Fointenbleu firmado el 8 de noviembre de 1785; en él se confirmaron las estipulaciones de los tratados de Westfalia, se nulificaron las de Barrera pero el río Escalda continuaba cerrado a la navegación comercial, clausura que iba desde Saftingen hasta el mar, la que seguía provocando serios perjuicios a las Provincias Católicas.

La gran mayoría de estos tratados se inspiraban en una política liberal, restrictiva y pocos eran los que seguían otros principios como eran los defendidos por GROCIO y PUFFENDORF; como ejemplos SOSA RODRIGUEZ cita los de Bidassoa de 1687 celebrado entre Francia y España, el de KOUTCHOCK-KAIMARDJI signado por Turquía y Rusia a propósito del Danubio, etc.; en todos ellos se trató de consagrar la libertad de navegación que tan brillantemente habían establecido los autores antes citados. Se podría señalar al Emperador José II como uno de los primeros en reconocer los beneficios de la libre navegación y no porque la tuviera sino precisamente porque carecía de ella, el valor de la misma se hizo patente cuando se limitó, de allí que este Gobernante dedicara todo su esfuerzo a conseguir la anulación de esas cláusulas que cerraban el Escalda al comercio común. Estos esfuerzos para hacer valer este principio, aun teniendo repercusión internacional, carecía de la fuerza suficiente para que saliera del ámbito de los sujetos directamente interesados; fué preciso que Francia lo declarara abiertamente al mundo en su famoso decreto del 2 de noviem-

bre de 1792 dictado por el Consejo Ejecutivo de la República Francesa. "... una Nación no tendrá, sin injusticia, pretensión de ocupar exclusivamente el canal de un río y de impedir que los Pueblos vecinos que limitan las orillas exteriores no gocen de la misma ventaja..."; llegado el momento de aceptar el principio lo hizo sin vacilar sobre los ríos Mosa, Rhin y Escalda en el tratado de La Haya de 1795 celebrado con la República de Batavia. En La Paz de Campo-Fornio firmada en 1797 repitió la aplicación del principio sobre las aguas comunes de las posesiones austriacas en Italia y de las de la República Cisalpina, en el artículo II concretamente se declara que el Emperador procurará con sus buenos oficios lograr la paz con el Imperio Germánico intentando que la navegación del Rhin del Mosela y del Mosa sea libre tanto para Francia como para los Países ribereños de estos ríos. El 9 de diciembre del mismo año, en el Congreso de Rastadt vemos que la libre navegación es tema de primer orden en las deliberaciones; Francia exige por voz de sus plenipotenciarios a la Diputación del Imperio, no solo la libertad del Rhin sino también la extensión de la misma a sus afluentes, el deseo de todos los participantes en este Congreso fué el de que estos Principios rigieran igualmente a los demás ríos alemanes sobre todo al Danubio; por disolución del Congreso no se cumplieron las peticiones de la República Francesa sino hasta el 9 de febrero de 1801, fecha en que se firmó la Paz de Lunéville; a resultas de la misma el Emperador de Alemania reunió al Congreso para

que acordara la forma mas conveniente de aplicar los principios enumerados habiendo resuelto abolir los peajes existentes sobre las margenes del río así como llevar a cabo la Convención que se ocuparía de las concesiones sobre la navegación del Rhin, Convención que se firmó en agosto de 1804.

La firmeza cada día mayor de este principio, dió lugar a que se intensificaran los tratados en los cuales se aplicaba y así vemos que en el tratado de Tilsit concluido en junio de 1807, se declaró libre el Vístula para la navegación tratado que se confirmó más tarde por el Convenio celebrado entre Francia y Prusia; en el artículo XIX de la Convención de Elbing se acordó que los habitantes de Saxe y del Gran Ducado de Varsovia, gozarían de la libre navegación sobre el Netze, el Warthe, el Oder, el Spree, el Havel y el Elba. Rusia y Suecia también acordaron la libertad de tránsito de sus ríos comunes en la Convención que siguió a la Paz de Frieddrichschemm, en 1810, en la que por otra parte Finlandia fué cedida a Rusia.

Se hace patente cada día con mayor fuerza que el Principio de la libre navegación es el centro de todas las preocupaciones del Derecho Fluvial y su historia es prácticamente la de éste, corren paralelas; dada su importancia hemos creído preferible dejar su estudio para un capítulo aparte en el cual trataremos todo lo concerniente a los principios que guían al conjunto de leyes y tratados que se aplican a las corrientes de agua dulce; por lo pronto seguiremos hablando de

él como viejo conocido sin entrar en mayores detalles.

En el artículo V del Tratado de Paz firmado en París el 30 de mayo de 1814 queda establecida la libre navegación y las cinco Potencias que rubrican el Convenio son los primeros en reconocer públicamente su validez universal así como las ventajas y los beneficios que directamente repercutían en el comercio e indirectamente en las diferentes regiones ribereñas; en dicho artículo se proclama la libertad completa para todos los ríos y para todos los pabellones indistintamente, cosa que por primera vez también se proclama en un tratado ya que hasta entonces éste y otros principios que rigen a nuestra materia habían sido aplicados solo a los estados ribereños, de ahora en adelante la navegación será libre y no se prohíbe a nadie; dada la importancia de esta norma la transcribiremos textualmente:

"Art. V.- La navigation sur le Rhin du point où il devaient navigable jusqu'à la mer et réciproquement sera libre de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne et l'on s'occupera au futur Congrès des principes d'après lesquels on pourra régler les droits à lever par les États riverains de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations.

Il sera examiné et décidé de même dans le futur Congrès, de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples et le rendre toujours moins étrangers les aux

autres, la disposition ci-dessus pourra être également étendue à tous les autres fleuves qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents États."

Como se acordó en ese artículo era necesario integrar un Congreso que elaborara las fórmulas que darían realización a las declaraciones del mismo artículo; el 14 de diciembre de ese mismo año el Comité Europeo nombra una Comisión integrada por Gran Bretaña, Francia, Austria y Prusia quienes mandan sus representantes plenipotenciarios para que inicien sus trabajos de inmediato, preparan sus ponencias y el 2 de febrero del siguiente año empiezan las deliberaciones en las cuales el Barón Guillermo de Humboldt presenta un estudio serio y sistemático del problema con objeto de dar una base a las discusiones y facilitar la marcha del Congreso; el representante de Francia, Duque de Dalberg presenta también un estudio aunque no muy claro que junto con el anterior, facilitan el desenvolvimiento de la reunión que camina perfectamente hasta llegar a la firma del Acta Vinal la que sanciona casi íntegros los artículos (9) de la declaración sobre la libre navegación que la Comisión había elaborado; también se formulan los Reglamentos sobre los ríos Escalda y Rhin ya que de ellos se hacía especial mención en el Tratado de París que se adicionan en el Anexo N.º XVI del Acta Final; por supuesto que los Estados ribereños de estos ríos fueron invitados para que enviaran sus representaciones con objeto que intervinieran en los trabajos de la susodicha Comisión.

¿Qué principios son los que emanaron de este Congreso? algunos autores señalan los que inspiraron concretamente

los artículos CIX, CXIV, CXII, CXV, CXIII del Acta Final que son: La navegación en todo el curso navegable de los ríos comunes a varios Estados será enteramente libre y no podrá ser impedida a nadie si está sujeta a la relación de comercio; los impuestos se fijan de una manera invariable, uniforme, independiente de la calidad de las mercancías sin que puedan ser restablecidas las etapas forzosas, los derechos de intervalo, etc.; las oficinas de percepción serán reducidas lo más posible; las aduanas de los Estados ribereños no tendrán nada de común en relación con los impuestos aplicados a la navegación; el objeto exclusivo de estos impuestos es refaccionar a los ribereños para que puedan cumplir con su obligación de conservación y mantenimiento, tanto de los canales como de las vías de sirga y demás accesorios que faciliten la navegación.

Desde la publicación de estas normas se ha considerado a las mismas, sobre todo del artículo 108 al 116, como el Derecho Común en materia de navegación fluvial por lo que será conveniente hacer una referencia aunque sea ligera a los diversos preceptos para señalar sus notas más características. Al decir el primero de ellos, el 108, que los Estados que atraviere el río deberán ponerse de acuerdo en todo lo que concierna a su navegación y a la reglamentación de la misma, ha dado lugar a que algunos estudiosos pretendan derivar de esta disposición la existencia de una co-propiedad para los estados ribereños (1), y de una facultad para los estados ri-

(1).-- GIDEL.-- Le regime des fleuves internationaux--Université de París.-- Curso de 1947 a 1948.

no-ribereños de intervenir en todo lo que se refiera a su navegación; en el siguiente parte de declarar el principio de la libre navegación a que ya hicimos referencia, fija la unidad del régimen para el río y sus afluentes internacionales, desde dos puntos de vista: a) de la percepción de los impuestos y o) del sostenimiento de la policía; esta materia fué considerada como de mucha importancia ya que se había notado que al no cuidar los detalles en su reglamentación daba lugar a que muchos Estados cometieran abusos por lo que se trató de prever lo más posible todos los casos para evitar estas irregularidades, por lo tanto los siguientes artículos se ocupan de todo esto, que por otra parte, ya hicimos referencia en el párrafo anterior. Por último se dispone que en caso de surgir alguna controversia entre las Partes Contratantes causada por la interpretación o la aplicación del presente Convenio, un Tribunal conocerá del asunto en primera Instancia y su decisión podrá ser apelada ante otra Jurisdicción que resolverá en definitiva.

Todos estos preceptos así como los Principios en que se inspiraron no son más que simples guías para que los Estados, en acuerdos posteriores que celebren entre sí, establezcan pormenorizadamente las condiciones de su desarrollo y cumplimiento; naturalmente que la Comisión tuvo cuidado de tener siempre presente el bien común, general, que en este caso era todo el del Continente Europeo, y no el bien de tal o cual Estado, como muchos críticos le han achacado; la Asamblea se interesaba en "... tratar de conciliar los intereses del comercio con aquellos de los Estados ribereños" según decía el Ba-

ron de Humboldt en su memoria; en virtud de esto se recomienda integrar una Comisión Europea que se encargue de vigilar si los Estados ribereños de un río de interés internacional cumplen o no con los Convenios; dada la bondad de la recomendación fué aceptada aún por Potencias que defendían la Teoría de la Soberanía absoluta; el caso más representativo fué el del plenipotenciario Wurtenborgeois que siempre se mostró renuente a aparecer en la Comisión Especial del Maine y que sin embargo firma sin muchas dificultades el acta de Navegación del Mein y del Neckar sancionando así la legalidad de la Comisión Europea.

Se pregunta si los principios proclamados en el Congreso de Viena obligan o no a los Países que no fueron signatarios del Tratado ya que dichos principios presentan todas las características de generalidad y por lo tanto imperativas de una Ley Internacional por lo que se desprende que su observancia debe de ser acatada por los terceros; estos argumentos tomaron fuerza y actualidad en Barcelona, en 1921, cuando los delegados de Suiza se apoyaron en esta teoría para reclamar sus viejos derechos de navegación sobre el Rhin partiendo en sus disertaciones, de la Convención de 1815 siendo los puntos más sobresalientes de los mismos los siguientes:

x) Dado que el Reglamento General anterior a 1815 tenía un ámbito de validez común a todos los países, no hay razón para que el actual no se aplique en igual forma y aún a los Estados que no son miembros de la Sociedad de las Naciones o de alguna de las Comisiones Técnicas.

y) En igual forma los derechos adquiridos por los Estados no pueden ser restringidos a uno de ellos sin contar con el voto unánime de todos los pueblos civilizados.

z) Estos dos puntos se apoyan en que los Estados actuales que se han liberado de aquellos signatarios del Acta Final de Viena y que carecían de Independencia, tienen derecho a invocar las ventajas del Tratado así como están comprometidos a cumplir con las obligaciones del mismo.

De inmediato se elevaron fuertes protestas contra esta tesis, sobre todo Italia alegó y no sin razón que en aquellas fechas su país estaba dividido en muchas fracciones y que por lo tanto los intereses eran múltiples sin que hubiera un anhelo común por lo que sería absurdo aceptar ahora obligaciones comunes; Yugoslavia también se negó a acatar estas disposiciones y la voz de América se dejó escuchar en la del representante de Chile quien igualmente criticó la posición Suiza; no olvidemos que los Tratados-Ley sólo obligan a los signatarios y que previamente se constriñen a respetar y acatar las reglas que se deriven de su mutuo acuerdo, lo que da lugar, según Westlake, a que los Poderosos se pongan de acuerdo en sus opiniones y decidan así la suerte de sus vecinos más débiles dado que estas resoluciones tienen fuerza obligatoria como lo hemos dicho anteriormente; los ingleses los llaman "International Settlements"; en realidad no son sino la opinión jurídica de las Potencias ajustada a sus intereses que se acepta generalmente en la práctica. Se acostumbra hacer la distinción entre el Derecho Fluvial Internacio-

nal asentado, con firmeza y aceptación general manifestada a través de los Tratados y las normas aplicables al caso concreto que se crean precisamente en los mismos Tratados que vienen a ser el Derecho Fluvial Internacional Positivo, si se nos permite calificarlo en esta forma; en general los Estados aceptan sólo los principios del primer Derecho como antecedentes y guías para sus normas que elaboran en los Convenios y que son las únicas que tienen fuerza obligatoria; opinamos que cuando a través de un Tratado se consiga realizar un valor jurídico, aquél tendrá fuerza obligatoria para todos los Países pero su aplicación dependerá de los Acuerdos que celebren los interesados ya que sería paradójico pretender darle realidad al valor alcanzado destruyendo otro ya existente, realizándose a cada momento; la obligación será entonces elaborar sin dilación los Tratados necesarios para ajustar los principios a las realidades; insistimos en esta tesis ya que nos parece correcta y cierta y que puede darnos la solución en caso de duda o de conflicto.

Del Tratado de 1815 se derivaron un cierto número de Actas de Navegación inspiradas en él. Podemos citar entre otras muchas las del Mosela del mismo año; la del Vístula, Oder y Niemen celebrada en 1818, la del Elba de 1815 a 1825, la del Weser de 1823, la del Rhin y sus afluentes concluida y signada en 1831, etc. (1).. Aparte de las Actas se promulgaron Decretos como el de la Confederación Germánica de 3 de agosto de 1820,

(1).— Gidel.— Op. cit. p. 11.

7 4

en él se ordenaba a los Estados Confederados que debían observar los principios establecidos en el Acta Final en cumplimiento de lo cual la Dieta de Francofort invita en Diciembre de 1828 a los ribereños del Mein a reunirse tan pronto como les sea posible para que estudien y resuelvan la aplicación de los Principios encerrados en la Convención Viena. La celebración de Tratados, Pactos, Convenciones, etc. se continuó entre todos los países europeos hasta el año de 1856 en que la ciudad de París acoge a las Grandes Potencias que entre otros acuerdos reafirman el principio de la libre navegación para todos los pabellones y desiden la conveniencia de que el cumplimiento de tal disposición debe ser vigilado por las Comisiones Europeas de carácter Fluvial Internacional que en número de dos, se crean para tal objeto; una de ellas esta integrada por los Estados ribereños que controla el Alto Danubio y la otra, llamada Comisión Europea, se encarga de controlar el Bajo Danubio, en ésta intervienen tanto los Estados ribereños como los no-riberenos en la práctica sólo ésta funcionó y sufrió posteriormente algunas modificaciones surgidas del Tratado de Berlín de 1883. La línea general de todas estas Convenciones es abrir sus corrientes fluviales al comercio internacional y facilitar lo más posible su tránsito.

C.- El Tratado de Versalles.

El primer Tratado de carácter General y de importancia internacional que se celebró a principios del presente siglo, el Tratado de Versalles, dedica su XIIIª. Parte entre otras cosas, a las vías fluviales constando su referencia de tres seg

ciones:

1).- En el Capítulo 3 se dictaron disposiciones aplicables exclusivamente a los ríos Elba, Oder, Niemen y Danubio.

2).- En el Capítulo 4 algunas cláusulas se ocuparon de los ríos Rhin y Mosella.

3).- Se hicieron algunas indicaciones de Orden General.

Las Potencias Aliadas y Asociadas establecerán un régimen de conjunto para la navegación fluvial en una Convención sujeta a la aprobación de la Sociedad de las Naciones; recomendaban en general tender a la internacionalización de las corrientes fluviales que presentaran este carácter; indicaremos a continuación los detalles más importantes al respecto salvando las que se refieran a la libertad de tránsito por las razones que expusimos en la página núm. 18. En los artículos 336 y 337 se habla de integrar un Tribunal de Jurisdicción Internacional que será fijada por la Sociedad de las Naciones (más tarde sería la Corte Permanente de Justicia Internacional); en el segundo de los mencionados artículos se prevé el caso de que un Estado ribereño al construir obras en la margen sobre la que ejerza jurisdicción directa impida o estorbe la navegación a los demás interesados caso en el que los perjudicados podrán acudir a la Jurisdicción Internacional solicitando su protección la que consistirá principalmente en la suspensión o supresión de las obras,

pasando, durante todo el tiempo que dure el litigio, los derechos sobre las pesquerías, la circulación y la administración de la energía hidro-eléctrica a manos de la misma Jurisdicción; igualmente se instituyen Comisiones para los ríos Rhin, Oder, Danubio y Elba en las que toman parte los no-ribereños.

Ha sido muy criticado el Tratado de Versalles ya que no se le considera como equitativo pues siempre prevaleció el factor político; sin entrar en consideraciones de fondo, no olvidemos que antes que otra cosa era un Tratado de Paz y por lo tanto había vencidos y vencedores, por otra parte se trató de proteger a algunos países que se encuentran enclavados entre otros como sucede con Checoslovaquia. Gidel, al juzgar el Tratado dice que tiene puntos excelentes pero otros débiles; la primera nota elogiable que encuentra es la posibilidad de elevar a contiendas jurídicas las desavenencias surgidas entre los Estados motivadas por cuestiones fluviales; en segundo término considera también importante que la atención de los Congresistas se fijara en otras materias de igual interés económico que la navegación, cosa que siempre se había descuidado; en tercer lugar opina que en materia de Trabajos se consiguió un avance existiendo la posibilidad de que en future no muy lejano la obligación moral de hacer obras de mejoras y embellecimiento sobre todo adquirieran el carácter de jurídicas (en ciertos casos).

Los profesores VAN EYSINGA y WINIEVSKY (holandés y polaco respectivamente) no admiten que en la casi totalidad de las Comisiones Fluviales intervengan representantes de países no ribereños ya que eso desvirtúa la finalidad de las mismas pues ahora tienen un carácter político, no están de acuerdo con la idea de la "armonización" de los ríos; no han reparado los citados pro-

fesores que el objeto esencial de la admisión de los no-ribereros en las Comisiones es el de evitar que el día de mañana queden los ribereños frente a frente con los Estados interesados en que no se cumplan las disposiciones de las Convenciones ya que éstas carecen de interés directo en el asunto; como atinadamente observa el Dr. Gidel. Científicamente se puede seguir haciendo muchas otras críticas pero, repetimos, el carácter científico-político explica muchas de sus disposiciones pues fué necesariamente conjugar factores y elementos de los más diversos. En el artículo 338 se admite tácitamente que sus disposiciones no son la expresión de un Derecho Fluvial General de carácter Internacional y se prevé la formación de una Convención General que instituya precisamente este régimen; se pretendía que la estructuración de la Comisión sería dada por los países Aliados y aprobada por la Sociedad de las Naciones, no sucedió así ~~que~~ que un Órgano de la misma creado en 1919 le dió cumplimiento a esta disposición.

D.- El Congreso, el Estatuto y el Protocolo Adicional de Barcelona.-

Como se había previsto, la Comisión elaboró un Proyecto que fué presentado a la Consideración de la Conferencia General de las Comunicaciones y del Tránsito que se reunió en Barcelona los días 10 de marzo a 20 de abril de 1921; a ella asistieron representantes de más de cuarenta países, entre ellos casi todos los de América Latina; como resultado de los trabajos se

obtuvo una Convención, unos Estatutos y un Protocolo Adicional de cuyas disposiciones de mayor importancia, como le hemos venido haciendo, nos ocuparemos en seguida.

1.- Definición de Vías de Agua de Interés Internacional.-

"Artículo 1º.- Todas las partes naturalmente navegables, hacia o desde el mar, de un curso de aguas que separe o atraviese diferentes Estados; así como toda parte de otra vía de agua, naturalmente navegable, hacia o desde el mar, que ligue al mar un curso de agua navegable que separe o cruce varios Estados.

"Se entiende que:

"a.-) El transbordo de un buque a otro no queda excluido por las palabras desde o hacia el mar.

"b.-) Se llama naturalmente navegable, toda vía de gua natural, o parte de la misma que sea actualmente objeto de una navegación comercial ordinaria o susceptible, por sus condiciones naturales, de servir para tal navegación; y por una navegación comercial ordinaria hay que entender una navegación que, dadas las condiciones económicas de los países ribereños, sea comercial y corrientemente practicable.

"c.-) Los afluentes deben considerarse como vías de agua separadas.

"d.-) Los canales laterales, construídos para suplir las imperfecciones de una vía de agua que entre en la

definición precitada, se asimilan a esta última.

"e.--) Se consideran como ribereños todos los Estados separados o atravesados por una misma vía navegable de interés internacional, incluso sus afluentes del mismo interés" (1).

En este artículo primero se definen concretamente las vías de agua a las cuales se aplicará; la elaboración de esta fórmula fué cuidadosamente hecha por los Congresistas ya que se trató de expresar bien el concepto pero sin ir a lastimar la sensibilidad de las Potencias, sobre todo la de los Iberoamericanos, ya que todas son muy celosas de su soberanía; al dejar a un lado el término de "ríos internacionales" y adoptando el de "vías de agua de interés internacional" se daba a entender que dicha vía no salía fuera de la jurisdicción del Estado que siempre había ejercido actos soberanos sobre la misma, sino que en virtud de su importancia internacional era necesario que se le aplicase un régimen diferente perdiendo voluntariamente y como consecuencia lógica, parte de la competencia estatal sobre la dicha vía; por otra parte se consideró como elemento de primer orden al factor económico pues "-hay que tomar en cuenta no sólo su fraccionamiento político sino también es necesario preocuparse de su utilización económica-" como se expresa el Dr. MAURICE BOURQUIN (2); no se olvidó tampoco que la situación geográfico-política no correspondía siempre a la importancia de la

(1).-- Higinio Arbo: "Libre Navegación de los Ríos"-Buenos Aires-1939 págs. 27 y 28.

(2).-- Maurice Bourquin "L'Organisation internationale des voies de communication (A. de D. In., R.D.C., T. V., pág. 18, 1924)

vía por lo que el calificativo de internacional al interés es adecuado, pues precisamente éste será el que determine la importancia de la misma.

¿Cómo pueden ser estas vías fluviales de interés internacional?.

Hay dos tipos: a) Vías navegables de interés internacional por naturaleza y b) Vías navegables de interés internacional por declaración.

a).-- Por naturaleza:- Los cursos de agua que reuniendo ciertos requisitos característicos de tipo geográfico como son el dividir o cruzar varios Estados y el de que sean navegables hacia y después del mar se consideran en este primer grupo; a ellos están destinados los incisos a) y b) del artículo Iº que transcribimos.

b).-- Por Declaración:- Son aquellos que no obstante carecer de los requisitos naturales necesarios se les considera sin embargo de interés internacional y por lo tanto sometidos al Estatute ya sea consecuencia de una Convención o por un Acto Unilateral del Estado al cual se encuentran sometidos.

Algunas representaciones en la Conferencia pretendieron que se aplicara este régimen en forma general pero fué rechazada su pretensión estableciéndose sólo un protocolo Adicional para que aceptaran este sistema voluntariamente los Estados que así lo manifestasen y funcionando bajo el principio

de la reciprocidad ya fuera en la totalidad de sus ríos o en parte de ellos o en los de sus Colonias.

Hay un grupo de cinco ríos que están administrados por una Comisión Internacional y que se les calificó de "vías fluviales de interés internacional extraordinario", ríos que ya habían sido mencionados en los Tratados de Paz de 1919 como se recordará que lo anotamos.

2.- Base esencial del Estatuto.-- La base sobre la cual descansan todas las disposiciones del Estatuto es el Principio de la Libre Navegación teniendo como corolario natural el de la igualdad del trato (Art. 4º) sin el cual no sería posible que se aplicara el primero; la excepción al mismo es la tradicional y a la que nunca han querido renunciarlo los Estados: el cabotaje se reserva a los ribereños únicamente. Nuevamente se prohíbe en forma expresa utilizar medios insidiosos que ataquen la libertad de navegación (Art. 9).

3.- Administración.-- Para la administración de las vías fluviales se conocen tres sistemas:

a.-- Individual: Cada Estado cuida de la fracción que corre por su territorio siendo todo por su cuenta y bajo su estricta responsabilidad.

b.-- Común: Todos los Estados administran, de común acuerdo, la vía fluvial.

c.-- Por Comisión: Se nombra una Comisión Internacional en la que intervienen también los no-ribereños y ella se encarga

de realizar la administración.

El Estatuto no aconseja en especial ninguna de ellas pues reconoce que cada río e aún, cada fracción de una corriente fluvial puede estar determinada por condiciones diferentes a las de otra y que por lo tanto imposibilitan la reglamentación común así que por lo tanto sólo principios rectores de las disposiciones concretas son los que se elaboraron. Establecía igualmente el Estatuto que cuando se creyera conveniente la creación de una Comisión Internacional (en aquellos días sólo existía la del Danubio) se deben señalar con la mayor precisión posible las atribuciones de la misma que siempre serán mínimas, debe también elaborarse un reglamento así como un plan de "trabajos útiles" a llevarse a cabo en la vía fluvial y, por último, deberá también formularse un presupuesto de gastos que deberá ser aprobado previamente; para que esta Comisión tenga validez debe ser ratificado por la S. de las N. como lo prevé el artículo 24 del Pacto.

En consideración de algunos autores, el primer sistema de administración tiene grandes inconvenientes que saltan a la vista, imposible dejar a la consideración y reglamentación estatal a un río en su unidad física y en su fuerza económica; en la segunda de las formas de administración se implica la formación de un Comité de Gestión en el que se equilibrarán los intereses de los ribereños, ha sido aceptada por algunos Estados y el Instituto de Derecho Internacional le ha otorgado su adhesión; en el Proyecto holando-belga para el Tratado que se pretendió establecer al terminar la Primera Guerra se hacen algunas aplicaciones al revisar el régimen del Escalda; y el tercer

sistema acoge a todos los sujetos: ribereños y no ribereños con lo que el balance de intereses es todavía mayor; desde 1856 se adoptó según hemos visto, para la desembocadura del Danubio; al terminar la Primera Guerra se aplicó en el Tratado de Versalles para diversos ríos como fué para el Elba (Art. 340), para el Oder (Art. 341), para el Danubio (347), etc.

4.- Trabajos.— En relación con este capítulo se ha tenido siempre como norma general, que cada Estado realice de su propio peculio los gastos de mantenimiento y mejoras procurando siempre no interrumpir la navegación o si esto no se puede evitar, que sea por el menor tiempo posible (estos trabajos son como limpiar de estorbos el canal, construir con la elevación necesaria los puentes, etc.)

En esta ocasión, el artículo núm. 10 que se ocupa de estas obligaciones, señaló un avance en estos viejos principios, ya que procuró fijar lo mejor posible, tanto las obligaciones como las abstenciones; ahora cada país es libre de ejecutar o no esos trabajos siempre y cuando no lesiones los intereses de la navegación; en los párrafos 2 y 3 limita y determina las obligaciones referentes al mantenimiento y mejoramiento sustentando la tesis de que el primero no debe ser estático sino dinámico ¿qué quiere decir con estos calificativos?; estos tuvieron su origen en una polémica que surgió entre los Países Bajos y Bélgica en la que se discutió cómo debía ser el mantenimiento; los primeros opinaron que conservando las cosas como estaban se cumplía con la obligación, esto era el mantenimiento estático;

los segundos opusieron la teoría de que se debía ir con los adelantos de la técnica, siempre adelante; en virtud de que ésta es la solución más conveniente para todos fué la que se adoptó con la obligación de tener siempre en cuenta los factores económicos propios de la región y el estado general de la navegación.

Un ribereño puede libremente solicitar de sus co-ribereños la ejecución de los trabajos o bien por el contrario, ofrecerse a hacerlos; esta posibilidad ha sido reglamentada en el Estatuto en la siguiente forma:

a).-- Sólo los ribereños pueden solicitar de otros co-ribereños que lleven a cabo los trabajos.

b).-- Cuando un Estado no pueda cumplir con su obligación está en posibilidades de excusarse señalándose con la mayor exactitud las mismas, es decir, que aunque el Estatuto las enumera no lo hace con el carácter de limitativas; Vgr. Un Estado se puede negar alegando intereses legítimos como pueden ser la conservación de la irrigación, de la fuerza hidráulica, de las pesquerías, etc.; por supuesto que si se alega un interés vital siempre tendrá el carácter de legítimo; entre otras causas de excusa anota el Estatuto al interés estratégico, a la salvaguarda de los pueblos contra las inundaciones, etc. Esta parte ha sido criticada alegando que es muestra evidente de debilidad por parte de la Convención máxime que las únicas excusas que no se admiten, según se declara expresamente, son las políticas.

Cuando de la interpretación o aplicación de las normas del Estatuto surga algún conflicto o desavenencia entre las

partes, se someterá su resolución a una especie de junta de conciliación: Comisión Consultiva de Comunicaciones y de Tránsito y si no es posible llegar a ningún acuerdo entonces se presentará ante la Corte Permanente de Justicia Internacional quien resolverá lo conducente.

También se prevé el caso de que un Estado que tenga obligación de realizar algún trabajo consiga que otro país lo haga por él, entonces tiene que solicitar la aprobación de todos los demás interesados para que se lo pueda encargar siempre y cuando se trate de una obra de conservación; cuando sean obras de mejoras entonces los gastos serán cubiertos por el Estado que las ha solicitado; si hay necesidad de llevar a cabo algunas obras en los ríos de "interés extraordinario" es la propia Comisión Internacional respectiva la que decidirá sobre la conveniencia o no de ejecutarlas encargando éstas a los Estados ribereños; por cierto que este acuerdo fué protestado por los Estados de la América del Sur, pues opinaron que esos gastos resultarían muy honerosos dadas las condiciones de sus ríos ya que quedaban fuera de sus posibilidades financieras y demográficas.

5.- Impuestos.-- En esta materia se condenó nuevamente la política de las cargas indebidas aconsejando sólo las remuneratorias (Art. 7º) o sean las que tienen por objeto compensar los gastos de algún servicio rendido ya sea a la navegación, a la conservación de la vía o simplemente los gastos administrativos. Se aconseja a las aduanas que procuren poner las menos trabas posibles a la navegación causando siempre un mínimo de moles--

tias; la Convención condena igualmente las trabas indirectas que estorban la libre transportación de mercancías o pasajeros; Gidel nos presenta el ejemplo de Alemania cuando redujo las tarifas ferroviarias en los trenes que iban hacia los puertos del Norte lo que redundó en perjuicio para Bélgica y los Países Bajos.

6.- Aplicación.-- Se exceptúan del cumplimiento de las obligaciones a los Estados participantes y por el tiempo que dura la Convención si les causan serios perjuicios a los intereses vitales de los mismos; a los barcos de policía se les exceptúa del pago de los derechos (Art. 17) y a los beligerantes y neutrales se les deja en libertad de decidir si cumplen o no con sus obligaciones procurando "en lo posible cumplir lo estipulado" como nos indica SOSA RODRIGUEZ; en el artículo 15 se estatuye lo anterior siendo su tenor el siguiente: "El presente Estatuto no fija los derechos y los deberes de los beligerantes y de los neutrales en tiempo de guerra; sin embargo subsistirá (el Estatuto) en tiempos de guerra en la medida compatible con esos derechos y esos deberes".

7.- Jurisdicción.-- Al surgir alguna diferencia debe procurarse la solución amistosa actuando como árbitro la Comisión Consultiva de las Comunicaciones y del Tránsito; de no llegar a ningún acuerdo se presentará el caso ante la Corte Permanente de Justicia Internacional que resolverá en definitiva (Art. 22); En el supuesto de que haya algunas Convenciones celebradas con anterioridad a estos Tratados y que aún estén vigentes, se admi

tirán sólo en todo lo que no sea contrario a las estipulaciones del presente Convenio.

Protocolo Adicional.-- El objeto del Protocolo Adicional como lo adelantamos al hablar de las diversas clases de ríos (pág. 24) es de reglamentar aquellas corrientes de agua que por Convenio o por manifestación unilateral de los Estados, adquieren el carácter de vías fluviales de interés internacional; el principio ordenador de estos acuerdos es el de reciprocidad respetando la Soberanía estatal que puede libremente dictar sus disposiciones sobre las mercancías de importación y exportación, así como señalar los puertos y las vías a las que se aplicarán las disposiciones del Estatuto pudiendo, si es su voluntad, excluir sus posesiones y colonias de ultramar.

Los juicios y opiniones sobre el Estatuto son muy diversos aunque hay algunos puntos en los que coinciden casi todos; la principal crítica que se le formula es su pretensión universalista, su deseo de elaborar fórmulas generales que tuvieran validez y aplicación en todos o cuando menos, en los ríos más importantes del mundo; el hecho de que en 1939 sólo habían ratificado el Convenio cerca de veinte Países de más de cuarenta que se habían reunido en Barcelona en 1921 es la prueba evidente de su fracaso en la práctica. Se le achaca inclusive que ni siquiera científicamente es un gran adelanto pues en algunas materias retrocede por lo que no son muy exactas las palabras del preámbulo en el sentido de que se proseguiría la evolución comenzada; sus avances son menos que más y salvo en el capítulo de "Trabajos" no superan las experiencias pasadas.

El mayor mérito quizá es el haber agrupado a un número grande de Estados, entre ellos casi todos los de América, por lo que seguramente fué la primera ocasión en que se escuchó la voz de muchas naciones que antes no habían tenido oportunidad de emitir sus opiniones. "El Estatuto de Barcelona no es una Codificación del Derecho Fluvial, es un documento de orden contractual donde los Estados que así lo desearon encontraron reglas que se obligaron a cumplir" (1).

Esta opinión no es compartida por el profesor BOURQUIN quien ve la Convención de Barcelona desde diferente ángulo: "La obra del Congreso de Barcelona de 1921 se puede considerar como la consolidación de todo el progreso realizado a través del siglo XIX en esta materia... (2).

Nos inclinamos más por la primera opinión que por la segunda, sin dejar de reconocer que tiene cierta razón; en el espíritu de los Congresistas privaba más bien un espíritu de Convenio o contrato que de otro documento diferente, además así lo declararon expresamente en el artículo 6º cuando asentaron que "la Convención no obligará más que a las partes que la hayan ratificado"; por otra parte el cuidado constante de no ir a lastimar la Soberanía estatal al encerrar en fórmulas las experiencias del Congreso, empezando desde el artículo 1º. como ya lo co

(1).-- Gidel.-- Obra citada, pág. 17.

(2).-- Bourquin.--Ob. cit. pág. 190.

mentamos con cierta amplitud en su oportunidad; lo verdadero en las palabras del profesor BOURQUIN es que efectivamente en sus disposiciones se recogieron los adelantos teóricos y prácticos sobre la materia que habían surgido desde la última Convención General, cosa que por otra parte es muy natural; en realidad la única materia en que sin discusión marcó nuevos derroteros en Derecho Fluvial fué, como ya se dijo, en lo concerniente a "Trabajos". Si otras hubieran sido las aspiraciones de los Congresistas ¿hubieran tenido estas cuidados? no lo creemos así ya que el reglamento tiene un ámbito de aplicación más general y en el cual la fuerza de aplicación es mayor que en una Convención. El mismo profesor BOURQUIN nos informa que "El Estatuto sólo es aplicable a los Estados contratantes y no crea principios jurídicos valederos "erga omnes" "(1).

Para concluir diremos solamente que de todas las disposiciones de la Convención de 1921 se desprende un anhelo común de otorgar un mínimo de garantías a las libertades de navegación y como dice el Barón Nolde: "... las disposiciones de Barcelona están conforme a la fórmula de la libertad de tránsito en los Tratados de Comercio bilaterales: libertad, trato igual, derogación de los impuestos por los intereses vitales de los Estados. Pero la técnica de la regla es renovada: la redacción es clara y precisa y contribuye a hacer triunfar el principio de la libertad de tránsito". (2).

(1).-- Bourquin.-- Ob. cit. p. 181.

(2).-- Barón B. Nolde.-- Droit et Technique des Traités de Commerce. A. de D. In. R.D.C., T.II. 1924- p. 390.

IV- Los Ríos Internacionales.

1.- El Rhin: Ya se ha dicho que desde los Tratados de París de 1814 se estableció la libertad de navegación sobre los ríos comunes pero no es sino hasta la Convención de Mayence cuando se establece el Estatuto del Rhin; de dicha Convención podemos entresacar dos puntos fundamentales que según GIDEL los califica de retrógrados y que son:

a).- La libertad de navegación es sólo para los ribereños.

b).- Los barcos debían de llevar una patente de uno de los ribereños.

En caso de que surgiera un conflicto entre los usuarios del río se ventilaría en los tribunales de los Estados ribereños de Primera Instancia pudiendo ser apeladas las decisiones ante un tribunal competente del mismo Estado o bien ante la Comisión Central que tiene facultad para ello, dicha Comisión está integrada por los ribereños. La validez del Estatuto termina con la Convención de Manheim que se celebró el 17 de octubre de 1868 y en la que nuevamente se hizo una declaración sobre el principio de la libre navegación pero se restringió de hecho enormemente a través de las formalidades que se impusieron para el tránsito de las lanchas y de las barcas (Arts. del 15 al 22); se estatuyen los deberes de los ribereños para efectuar los trabajos; La Comisión Central se mantiene y sus poderes se señalan con toda precisión: debe

reunirse por cumplimiento al Estatuto, el mes de agosto sien-
do presididas las reuniones por un presidente escogido al
azar, puede sesionar extraordinariamente cuando sea necesario
y las resoluciones se toman por mayoría de votos con la carac-
terística que carecen de obligatoriedad para los miembros pues
para que tengan fuerza necesitan la aprobación particular de
cada Estado.

En los Tratados de Paz se hace referencia concreta
a este río en dos puntos; se pide la integración de una Comi-
sión Central con diversas características de las anteriores y
además se invita a una Convención para formular un Proyecto
que reemplace al Acta de Mannheim; en la Convención se admiten
a Suiza y a Francia así como a los no-ribereños Gran Bretaña,
Italia y Bélgica; de Mannheim se transfiere la sede a Estrasbur-
go habiendo cambiado también el número de representantes pues
de uno por cada Estado que se tenían antes, ahora se admiten
varios en la forma que sigue:

Francia tiene 4 representantes, además de nombrar al
presidente.

Suiza	"	2	"
P. Bajos	"	2	"
Italia	"	2	"
G. Bretaña	"	2	"
Bélgica	"	2	"

De lo que se deriva que Francia era la única que te-
nía cinco votos lo que fué motivo de dificultades y divergen-
cias posteriores; en el Art. 362 se extendió la jurisdicción
de la Comisión hasta el Mosela desde la frontera Franco-Luxem-

burguesa hasta su desembocadura en el Rhin. Las modificaciones que sufrió el Acta de Manheim en esta ocasión fueron aceptadas por Holanda hasta el tratado de 21 de enero de 1921 sobre todo las referentes a la Comisión cuyas funciones son calificadas por VERDROSS de "una administración preparatoria y fiscalizadora" (1). El día 4 de mayo de 1936 se lleva a cabo el Acuerdo Thénano nacido a consecuencia de la diferencia de trato entre los miembros de la Comisión en la que se estatuye una igualdad absoluta para Alemania y se reducen los votos a sólo uno por delegación renunciando además Francia a la presidencia perpetua la que se elegirá por un rol entre los miembros. En realidad el único cambio establecido por los alemanes es que cada Estado debe preferir su sección de río.

Hemos preferido hacer una corta referencia a estos ríos internacionales y apuntar sólo lo más importante pues consideramos que su trascendencia y el papel que han jugado a través de las comunicaciones y de la historia permiten que más fácilmente se conozcan por lo que en este trabajo sólo repetiríamos y probablemente mal, lo que está ya muy sabido. Creemos que será más interesante ofrecer los ríos americanos con mayores detalles pues generalmente son muy desconocidos por lo que continuaremos con nuestra exposición.

(1).-- Alfred Verdross:-- Derecho Internacional Público.-- Madrid 1955 págs. 500-501.

2.- Río Elba.

Austria y Prusia establecen el Acta de navegación de este río en el año de 1821 siendo su espíritu el de llevar un control de la vida comercial de esta arteria fluvial lo que no es aceptado por algunos de los estados alemanes que son partidarios de la libertad absoluta de navegación como Hamburgo, , Mecklenburgo y Hanover por lo que años más tarde, en 1824, se declara una libertad absoluta. A mediados de ese siglo adquiere cierta importancia por la aplicación de normas fluviales ya en desuso, como son las tasas llamadas "pedges" que tan de moda habían estado en otras épocas, se establecen entre la ciudad de Hannover y 17 estados achacándose estas medidas a la influencia de Colder.

En los Tratados de Paz de 1919 se considera a este río como de una trascendencia definitiva para un Estado que está enclavado como es Checoslovaquia lo que motivó que se hiciese una revisión del Acta de navegación y que en el año 1922 se firmara una nueva que había sido estudiada y elaborada por una comisión integrada por ribereños con intervención de Checoslovaquia y de no ribereños como eran Gran Bretaña, Italia, Bélgica y Francia. En este estudio se tuvo que enfrentar Checoslovaquia contra los ribereños ya que tenía aspiraciones diferentes como son los que se refieren a los gastos habiéndose resuelto la controversia con una distinción que se hizo de los tipos de gastos, se acordó que unos eran gastos de embellecimiento y otros de mejoramiento correspondiendo con exclusividad los primeros a los ribereños y los segundos se determinará por la Comisión creándose un impuesto al respecto;

estas cláusulas le permitieron a Checoslovaquia que pudiera comunicarse con el mar a través del río pero en el año de 1936 fueron denunciadas por Alemania perdiendo este derecho así como otras muchas prerrogativas que tenía sobre el puerto de Hamburgo. La causa de todo esto fue obligar a aquél país a comerciar intensamente con Alemania logrando en esta forma una mayor supeditación económica.

La navegación internacional se efectúa en el Elba desde la confluencia del Moldava y en éste desde Praga aguas abajo.

3.- Rio Oder.-

Desde los Tratados de Versalles se determinó la internacionalidad del Río Oder extendiéndose ésta hasta la desembocadura del Oppa quedando sujeto a la Administración de la Comisión Internacional lo que provocó a los pocos años de establecido una controversia a propósito de la jurisdicción de la misma, pues Polonia sostenía que los afluentes estaban excluidos de esta jurisdicción y Dinamarca, Alemania, Francia, Inglaterra y Suecia pretendían lo contrario; fue resuelta la controversia por el Decreto N°. 16 de 15 de agosto de 1929 por la Corte Permanente de Justicia Internacional.

En la Comisión que reglamenta y administra al Oder están representantes de los no-ribereños por lo que se compone de la siguiente forma:

Polonia tiene 1 representante.

Checoslovaquia tiene 1 representante.

Prusia tiene 3 representantes.

Ne-ribereños tienen 4 representantes (Inglaterra, Francia, Dinamarca y Suecia).

4.- Río Danubio.--

Este río es el más importante de los internacionalizados pues permite la navegación en una extensión de más de 2.000 kms. y atraviesa Alemania, Bade, Prusia, Wartenberg, Baviera; Austria, Hungría, Yugoslavia del Norte, separa Austria y Hungría de Checoslovaquia y Rumanía de Yugoslavia corriendo además sobre Rumanía y Bulgaria; la cuenca es muy grande ya que abarca más de 800.000 kms. 2. teniendo sólo un serio obstáculo en su recorrido que son las llamadas Puertas de Hierro en las que se forma una corriente muy rápida que hace sumamente difícil la navegación.

La primera Potencia que dictó normas de aplicación general fué Rusia que fijaba impuestos y restricciones a los ribereños inferiores, su pretensión era adueñarse por completo del tránsito sobre este río y monopolizar el comercio, firmó dos tratados que ayudaban mucho a sus planes y ellos eran el Tratado de Bucarest firmado en 1812 y por el cual le cedían la Bessarabia; el otro era el Tratado de Adrinópolis de 1829 por el cual pretendía adueñarse de la desembocadura del Suliná, uno de los afluentes más importantes del Danubio. Algunos años después tiene lugar la celebración del Tratado de 1840 signado por Austria y Rusia y por el cual el primero de los Estados se aseguraba una salida al Mar Negro ya que se de-

claraba la libertad de navegación para el comercio pero como ya es muy conocido, Rusia no cumplió con sus obligaciones desatando así la Guerra de Crimea en la que Inglaterra se unió a Austria para vencer al contratante incumplido dando fin a las hostilidades el Tratado de París del 31 de marzo de 1856; en este pacto se establece la libre navegación para todos los pabellones (Art. 15) y se crean dos Comisiones siendo una Internacional y la otra Ribereña apoyándose esta última en los principios enunciados en Viena; sin embargo no supo cumplir con ellos y estableció entre otras cosas, la exclusividad del cabotaje para los ribereños por lo que fué disuelta y pasadas sus atribuciones a la Comisión Internacional. Esta Comisión fué dotada de amplios poderes por el Acta de Galatz del 2 de noviembre de 1865 y ratificada al año siguiente en la Conferencia de París que se tuvo a propósito de la organización de Rumanía y con relación al Bajo Danubio; el resto del Danubio se confía a las convenciones particulares. En la Conferencia de Londres de 1871 se reglamentan algunas cláusulas relativas a la Comisión del Danubio cuando se trata al Mar Negro, Comisión que se sostiene hasta el año de 1883.

El sistema que reglamentaba el Río entre la fecha anteriormente citada y la guerra de 1914 es un poco complejo, GIDEL lo estudia cuidadosamente y nos dice que tenía, en la víspera de la Primera Guerra Mundial, cuatro regímenes diferentes:

1.-) De su curso, punto donde se volvía navegable, hasta Horchova, el régimen se caracteriza por su sumisión a

un consorcio de ribereños: Baviera, Wurtemberg, Austria-Hungría y Servia. El cabotaje está reservado a los ribereños y reina gran cordialidad en sus relaciones.

2).- El sector corto pero técnicamente difícil donde el Danubio se estrecha antes de entrar en el Plano Rumano -sector de la Puerta de Hierro- Hungría es la encargada de ejecutar los trabajos los que realizó de 1890 a 1899 percibiendo impuestos para remunerar los trabajos. Estas tasas tienen legalidad dudosa pues no se ha autorizado a Hungría para percibir las.

3).- Sector del Danubio Medio o sea de la entrada hasta Galatz en donde son mayores las dificultades llegando hasta Bulgaria y Rumanía a dictar cada quien su propia reglamentación sobre sus puertos siendo ribereños.

4).- Sector Marítimo situado desde Galatz hasta la desembocadura quedando bajo el control de la Comisión Europea del Danubio (1)

Sobre esta Comisión Europea se han formulado los más diversos juicios Rumanía ha protestado por los poderes ilimitados que, según ella, tiene; LOUIS RENAUD la califica de "Estado Fluvial"; en realidad se trata de una persona moral, internacional, tiene un pabellón propio y unas oficinas, unos locales y un personal sustraído a la soberanía del Esta-

(1).- Gidel: Le Régime des fleuves Internationaux. Université de París Année Scolaire-1947-1948. P. 41.

do ribereño, además tiene su propio tribunal y decide y ejecuta los trabajos a realizar.

Estando así las cosas estalla la guerra y después de trasladar la Comisión sus oficinas a Odessa tiene que retirarse pues se desata la Revolución Rusa con lo que consecuentemente terminan las actividades; en el Tratado de Bucarest de mayo de 1918 que los alemanes impusieron a los rumanos, se creó una comisión europea: "Comisión de la Boca del Danubio" estando integrada sólo por los ribereños quedando Yegoeslavia excluida por haber sido parte de los aliados; por supuesto que sus cláusulas favorecen a Austria-Hungría y a Alemania, el artículo 26 otorga una seguridad especial a los barcos de guerra, tiene un contenido muy particular; después de la derrota de este país los aliados instalan una Comisión Militar Inter-Aliada sobre el Danubio dividiéndose la jurisdicción del río siendo inglés hasta antes de las Puerta de Hierro y de allí en adelante francés.

Llegamos a los Tratados de Versalles de 1919 en los que se determinó en el artículo 331 que desde el Ula el Río Danubio es internacional, creándose para su administración dos regímenes diferentes:

- 1).- El Bajo Danubio o Danubio Marítimo.
- 2).- El Danubio Fluvial.

El primero está sometido a la Comisión Europea que se ha restablecido en el Art. 346 componiéndose de representantes de Gran Bretaña, Francia, Italia y Rumanía.

El segundo, por disposición del Art. 348, se halla bajo una Comisión Internacional provisoria en donde están un representante de los alemanes ribereños, uno de los demás ribereños y otro de los delegados de la Comisión Europea; dura esta situación provisoria hasta que el 23 de julio de 1921 en que se establece el Estatuto definitivo por la comisión que se reunió en París, en dicho Estatuto se consideró al río en la misma forma dividiéndolo en secciones como antes. El marítimo comprende desde el Mar Negro hasta Braña aguas arriba de Galatz y el Fluvial es hasta Ulm; la Comisión Europea se conserva igual salvo en lo que respecta al número de miembros que en lugar de ser siete son ahora cuatro. Por lo que se refiere a la Internacional se compone en otra forma: dos ribereños alemanes (Wurtemberg y Baviera); cinco no alemanes (Checoslovaquia, Hungría, Austria, Yugoslavia, y Rumanía; tres no-ribereños, Francia, Italia y Gran Bretaña.)

Las finalidades resumidas de la Comisión son las siguientes:

1).- Controlar y vigilar la libertad de tránsito y el cumplimiento de los demás principios de Derecho Fluvial Internacional.

2).- Se encarga de los trabajos, siendo estos de dos tipos: Embellecimiento corren los gastos para los ribereños y Mejoramiento en que se cubren con lo de las tasas.

3).- Debe de elaborar un reglamento de navegación y policía.

4).- Dirimir controversias.

Esta situación permaneció hasta el 18 de agosto de 1938 en que se signó el Tratado de Sinaia y por el cual se le restringió a la Comisión su poder. Todo esto a consecuencia de los esfuerzos realizados por Rumanía que nunca estuvo conforme con los poderes de la Comisión, pues sentía que iban en contra de su propia soberanía, ahora ya podía conocer de las infracciones cometidas a los reglamentos de la navegación, junto con esto obtuvo muchas ventajas quedando la Comisión como un mero órgano consultativo -técnico siendo el Estado Rumano el que toma las riendas de todo el movimiento y el encargo de cumplir con las finalidades. Nuevamente se presenta la Guerra Mundial y al terminar cuando se firmaron las negociaciones se acordó entre Rusia y Alemania con aprobación italiana, que no eran necesarias las dos Comisiones por lo que debían desaparecer para integrar una única compuesta de representantes de la U.R.S.S., de Alemania, de Italia de Rumanía, de Hungría, de Bulgaria, de Eslovaquia y de Yugoslavia, pero por complicaciones políticas posteriores no es posible realizar esta idea. En la Conferencia de París de Octubre de 1946 se enfrentaron dos posturas muy claras, la de los Rusos y la de los Anglo-Sajones; los primeros deseaban establecer el sistema fluvial sólo para los ribereños y los segundos sostenían el principio de la libertad integral así como la reunión de una Conferencia compuesta de ribereños y de los Cuatro Grandes. En los Tratados de París de 10 de febrero de 1947 en que intervinieron Bulgaria, Hungría y Rumania (Arts. 34, 38 y 36) se declaró la libertad de navegación y la igualdad general en la navegación comercial sobre el Río Danubio; al siguiente año en

la ciudad de Belgrado se firmó del 30 de julio al 18 de agosto una Conferencia en la que de nuevo se trató del tráfico del Danubio mismo que tres de los Grandes: Francia, Inglaterra y Estados Unidos no quisieron firmar.

5.- El Escalda.--

La historia de este río ya es conocida por nosotros, pues habíamos de él y de las luchas que tuvo que sostener a finales del siglo XVIII, José II para tratar de liberarlo de las cargas y la clausura en que se mantenía; este río nace en Francia, irriga Bélgica y desemboca en Holanda. La primera vez que se abrió efectivamente la navegación de esta vía a los pabellones de los no-riberaños fué hasta el año de 1839; se encontraban los Países Bajos en una situación privilegiada pues los impuestos que pagaban eran mínimos habiendo Bélgica tomado la carga de este peaje para evitar que Amberes fuera a quedar sin ese tráfico pero le resultó una carga muy pesada y en 1850 Bélgica pide que se le releve de la carga consiguiéndolo hasta 1863, lo que se conoce con el nombre de "rescate de peaje del Escalda". Cuando amenazaba la guerra de 1910 los países Bajos anunciaban que necesitan fortificar Flessingue lo que provoca una reacción en contra de Bélgica y de Francia y Gran Bretaña, quienes garantizaban la neutralidad del primer país, hecho que se repite en 1938 y que provoca dos incidentes: el 19 de julio de ese año es detenido en dicho puerto un barco sueco a petición del reino holandés y días más tarde, el 27 de agosto, nuevamente

se detiene otro barco, de nacionalidad española, que iba de Amberes a Noruega. En diversas ocasiones ambos países, Holanda y Bélgica, habían tratado de resolver sus diferencias a propósito de este río que por su conformación presenta un mantenimiento difícil, obligación que era del segundo de ellos según se había determinado en el Tratado de 1919; de aquí se derivó la disputa de como debía ser este mantenimiento alegando las belgas que debía ser dinámico o sea de acuerdo con el aumento del tonelaje y de la técnica y los holandeses sostenían lo contrario, es decir, lo llamaban mantenimiento estático. En el Tratado del 3 de abril de 1925 se acordó nombrar una comisión de gestión mixta que tomara en cuenta las modalidades que fueran surgiendo para que resolviera en definitiva las diferencias que se presentaban, idea que ya había sido expuesta en 1920.

Otra cuestión conexas con el Escalda es la de las comunicaciones fluviales entre el Moza y el Rhin que siempre presentaba diferencias y dificultades pero que en el Tratado de 1925 se habían tratado de resolver a base de grandes transacciones de ambas partes. Igualmente hubo reacciones contrarias cuando se construyeron los canales denominados Juliana y Alberto, mismo que se terminó hasta 1939 que no fué bien visto ni por los holandeses ni por los Valones belgas diferencias que culminaron después de muchas discusiones, con una demanda reconventional que presentó Bélgica ante la Corte Permanente de Justicia Internacional la que resolvió el litigio por Decreto

del 28 de junio de 1937 determinando que ni Bélgica con la construcción del canal Alberto ni Holanda con la del Juliana violaban las disposiciones del Tratado de 1865,

Una de las peculiaridades del Río Escalda es que su reglamentación no está sometida a ninguna Comisión Internacional, sino que "Los ribereños se entienden más bien que mal -como opina GIDEL- en su sección" (1).

Por último diremos que la libre navegación está jurídicamente protegida por los Tratados de 1939.

(1).-- Gidel: Op. cit. p. 52.

- El Derecho Internacional Fluvial en América -

Después de la relación que hemos hecho sobre el desenvolvimiento del Derecho Internacional Fluvial en Europa, toca ahora ver la situación del mismo en América.

En principio diremos que las realidades existentes en los países americanos son tan diferentes de los Europeos que las reglamentaciones de las vías fluviales en ambos son lógicamente diversas; los mismos principios consolidados en la Convención de Viena de 1815: libre navegación, igualdad en el trato, impuestos remuneratorios, etc., tienen una interpretación diferente que, dados sus matices, podíamos calificar de típicamente americana; para mejor comprenderla enfocaremos nuestro estudio desde tres aspectos: el político, el geográfico y el económico y en seguida abordaremos la "historia" de los ríos principales:

a).- Aspecto Político:

La historia política de estas naciones está formada por páginas violentas en las que encontramos relatos de cruentas luchas por conquistar su Independencia y su Libertad; de allí que no se vean con buenos ojos las intenciones de los europeos siempre que procuran acercarse bajos diversos pretextos a estos jóvenes países; ya lo expresaba Washington, el forjador de la Independencia Norteamericana, en su discurso de despedida el 17 de septiembre de 1796: "La regla fundamental

de nuestra conducta con respecto a las naciones extranjeras es, extendiendo nuestras relaciones comerciales, tener con ellos tan pocas lazos como sea posible..." (1); si esta era y es la posición de un país tan poderoso como los Estados Unidos, con mayor razón latea este principio en las actuaciones políticas internacionales de naciones mucho más débiles como lo son los países Ibero-americanos. Esta Independencia que tanto trabajo y tanta sangre costó a nuestros pueblos los hizo ser celosos de su soberanía, entendiéndose por tal, no la interior o autonomía según afirma JUAN CARLOS PUIG, sino soberanía exterior o independencia. En otras palabras eso que los Estados demandan "absolutamente", es el derecho de tomar ellos mismos las decisiones de su política extranjera sin verse obligados a ser representados o autorizados por otro Estado u organismo internacional (2); lo que explica la poca adhesión que han tenido a los tratados de carácter general inter-europeos y a la preferencia que manifiestan en celebrar siempre acuerdos Bilaterales sin la intervención de terceras Potencias y menos de fuera del Continente cuando se asuntos internacionales se trata; el famoso internacionalista chileno D. ALEJANDRO

(1).-- Michel S., Carlos.-- Estudio monográfico presentado en la Universidad Central de Madrid. p.ºg. 4.

(2).-- Les Principes du Droit International Public Américain.-- París.-- 1954, Ediciones A. Pedone. - p. 33.

ALVAREZ ya ha expresado este pensamiento en múltiples ocasiones: "... dentro del siglo XIX el desenvolvimiento de los países independientes del Nuevo Mundo se efectuó en condiciones políticas y económicas diferentes a las del Viejo Mundo... han surgido las Conferencias Panamericanas entre los países Latinoamericanos (mismo origen, lengua, raza, religión, etc.) y los Estados Unidos de América; de estas mismas conferencias se ha concluido que sobre ciertas materias no se pueden elaborar tratados generales sino solo "entre-partes" por lo que se respeta esta costumbre" (1).

b).-- Aspecto Geográfico:

Los ríos americanos son de grandes extensiones que atraviesan regiones poco pobladas, en parte aún inexploradas e insalubres por lo que son poco industrializadas; su curso es accidentado lleno de escollos que dificultan la navegación ofreciendo un marcado contraste con las vías fluviales europeas pues ellas cruzan zonas que gozan de una fuerte industria en la que la población es numerosa y ostenta diferentes nacionalidades; por lo tanto su navegación es atractiva, tanto para los ribereños como para los no-ribereños; en realidad los ríos americanos no poseen este interés "para el extranjero salvo el Río de La Plata", como afirma el Prof. GIDEL.

c).-- Aspecto Económico:

La fuerza económica de los ríos americanos está ba-

(1).-- SOSA RODRIGUEZ, Carlos.-- Ob. cit.

sada directamente en los frutos de la agricultura, de la ganadería y de la minería, por lo que la utilización de sus aguas es diversa de la de los europeos; se aprovechan las corrientes fluviales americanas para generar energía hidráulica, para transportar maderas, para irrigar zonas de cultivo, etc., en cambio en Europa, sobre todo después de la Primera Guerra Mundial, se ha visto la necesidad imperiosa de declarar la internacionalización de los ríos, pues era evidente que para reconstruir las ciudades y transportar las personas y los materiales era conveniente contar con vías de conducción rápida y fácil; de allí que a raíz del Tratado de Versalles se integraran Congresos Generales para que estudiaran la situación de esas vías y procedieran a formular acuerdos en los que prevaleciera el interés general sobre el meramente estatal. "pero este interés era principalmente el de los europeos por lo que sólo eran relativos a las necesidades de Europa" -como dice SOSA RODRIGUEZ- todos esto explica que en las Convenciones Internacionales de los Estados Sud-Americanos no concedan libertad a sus ríos para los Estados no ribereños, al contrario de lo que sucede en Europa".

Disposiciones Coloniales sobre la Navegación Fluvial Americana.

"Como consecuencia de la resolución del Soberano Español declarando que "las Indias Occidentales, las y tierra firme del mar oceano" quedaban anexadas a la Corona de Castilla y de León, quedaron rigiendo en América las leyes de Castilla, conforme a la de Toro con las modificaciones introducidas en

ella por las Capitulaciones ajustadas con los descubridores y Adelantados, y las cédulas y ordenanzas reales dictadas para el gobierno de los diferentes distritos o regiones de América";(1); por lo tanto se ve claramente que los conquistadores aplicaron su propio derecho regional a sus Colonias pero en las nuevas disposiciones que surgieron al reglamentar las situaciones que iban naciendo con motivo de su establecimiento procuraron encerrar a los pobladores en los límites meramente españoles y sujetos a un régimen de monopolio absoluto; así nos lo muestra la Capitulación ajustada entre el Soberano Español y D. Pedro de Mendoza:

"Primeramente os doy licencia y facultad para que Nos y en nuestro nombre y el de la Corona Real de Castilla, PODAIS ENTRAR en el dicho río de Solís, que llaman de La Plata hacia la mar del Sur , -(el Pacífico)- donde tendáis doscientas leguas de luengo de costa de gobernación que comience desde donde se acaba la gobernación que tenemos encomendada al Mariscal D. Diego de Almagro hacia el estrecho de Magallanes y conquistar y poblar las tierras y provincias que oviese en las dichas tierras."

Como se desprende fácilmente del texto citado -"El Emperador no le dá al río a D. Pedro de Mendoza: POR_EL RIO DE SOLIS QUE LLAMAN DE LA PLATA SE LE PERMITE ENTRAR..." (Observación del Contralmirante uruguayo José Aguiar).

(1).- Higinio Arbe.- Libre Navegación de los Ríos. Buenos Aires. 1939, p. 53.

Las primeras disposiciones referentes a la navegación fluvial las encontramos en el Tratado de Madrid del 13 de Enero de 1750 celebrado entre las Coronas de España y Portugal el que en sus artículos 10 y 18 reglamenta la situación de las islas y los ríos fronterizos:

"Artº. 10.- Todas las islas que se hallasen en cualquiera de los ríos por donde ha de pasar la raya -así llama el Tratado a la divisoria- según lo prevenido en los artículos antecedentes, pertenecerán al dominio al que estuvieren más próximas en tiempo seco".

"Artº. 18.- La navegación en aquella parte de los ríos, por donde ha de pasar la frontera, será común a las dos naciones, y generalmente, donde ambas orillas de los ríos pertenezcan a una de las dos Coronas será la navegación privativamente suya". (p. 58).

Veintidós años después ambos países vuelven a firmar otro Tratado en que desarrollan estas mismas ideas pero con mayores detalles, hablamos del Tratado de San Ildefonso que tanta fama ha adquirido en las discusiones entabladas entre los Estados Sud-Americanos sobre cuestiones de límites.

"Artº. 13.- La Navegación de los ríos por donde pasare la frontera o raya, será común a las dos naciones hasta aquél punto en que pertenecieren a entrambas respectivamente sus dos orillas; y quedará privativa dicha navegación y uso de los ríos a aquella nación a quien pertenezcieren privativamente sus dos riberas, desde el punto en que principiare esa pertenencia; de modo que, en todo o en parte, será privativa o común la na-

vegación, según lo fueren las riberas u orillas del río..."

(p. 59 ídem).

De los artículos citados podemos deducir que la idea de ambas metrópolis era la de conservar a sus colonias cerradas a los contactos europeos y sobre todo preservarlas de las incursiones de los bucaneros máxime que esta ocupación tenía repestimientos de legalidad y hasta era causa de títulos nobiliarios como es bien conocido. El profesor Gidel apunta que dos eran los principios que orientaban estas disposiciones reglamentarias del tráfico fluvial:

a).-- Comunidad de navegación tratándose de un río contínue.

b).-- Exclusividad de navegación para los ribereños de los ríos sucesivos.

Por lo que concierne al comercio intercolonial la política fué en un principio muy liberal, pues se eximió a las mercaderías de importación y exportación del pago de impuestos, situación que duró "hasta el año de 1543 -como asienta Lavene- en que fué creado el almojarifazgo o sea lo que llamamos hoy derechos de importación y exportación". A estas restricciones siguieron otras como fueron la creación de flotas mercantes que se encargaran del comercio con las Colonias, la prohibición del intercambio intercolonial, etc.; en el Capítulo IX de las Leyes de Indias leemos esta norma: que el Gobernador del Río de La Plata "no permita que por los puertos de aquella gobernación pasen al Perú, ni otra parte, extranjeros ni naturales, sin particular licencia nuestra (del Rey) pena de nuestra indignación

y de que mandaremos hacer un ejemplar castigo..." (1).

Epoca Independiente.-- El Siglo XIX es la fecha en que el Imperio Español empieza a desmembrarse pues las Colonias, cansadas de la dominación europea y despertadas por las ideas políticas francesas, iniciaron sus movimientos de Independencia que al consolidarse dieron origen a una serie de Estados que hoy integran la Comunidad Americana y que cambiaron radicalmente su política fluvial ya que comprendieron que la libertad de navegación era benéfica para el desarrollo económico, cultural y político de sus nacientes países, como lo expresaba la Junta Superior Gubernativa, que ocupaba el Gobierno del Paraguay, por Bando del 6 de Enero de 1812: "Por estos canales (los ríos) la industria logrará toda libertad, descargada de gravámenes honerases" (2). Desgraciadamente no en todos los ríos fué posible conservar por mucho tiempo este sistema ya que como sucedió con el de La Plata, por ejemplo, en el que no quedó más remedio que volver al viejo sistema de prohibiciones y fuertes alcabalas, pues "...los conflictos que surgieron poco después dieron lugar a restricciones de todo orden, las que motivaron entre otras causas, los cincuenta años de conflagración civil

(1).-- Ley 53, Tit. XXVI (Tomado de la pág. 61 de la obra tantas veces citada).

(2).-- H. Sánchez Quell.-- Política Internacional del Paraguay. Buenos Aires. 1945. p. 33.

que precedieron a la organización definitiva de la Confederación Argentina (1).

Pese a estos disturbios constantes y revueltas propias de países que se están formando, el progreso siguió adelante y al poco tiempo se firmaron los primeros Tratados Internacionales entre los que figuran algunos referentes al Derecho Internacional Fluvial pero con la característica de que estos son siempre bilaterales y hasta la fecha no se ha llegado a firmar aún el primer Convenio General sobre la materia y no es muy fácil que se elabore dadas las condiciones propias de los sujetos propietarios de los ríos.

¿Concretamente cuáles son las normas que han regido los principales ríos de América?

Río Mississippi.--

La historia de este río no es muy amplia sino que se reduce más bien a disputas sostenidas en un principio con algunas de las Potencias Europeas que detentaban la propiedad de algunas de las regiones atravesadas por este río. En el año de 1763 se firma la Paz de París en la que Francia cede el Canadá y España la Florida al gobierno de Inglaterra por lo que el derecho a la navegación deviene a manos de los ingleses

(1).-- Higinio Arbo,-- Ob. cit. pag. 76 y 77.

quienes con absoluta libertad sin tener obligación de pago ni de ninguna otra especie, hacen uso de estas aguas; poco tiempo después Francia cede a España la Louisiana y ésta a su vez, por el Tratado de 1783, recupera de nuevo la Florida; al encontrarse dueña del cauce mayor del río y de su desembocadura pretende tener derecho exclusivo a la navegación del mismo a la que Estados Unidos se opone por completo apoyado en principios generales de Derecho Internacional Fluvial y en el Art. VII del Tratado en donde quedó establecida su independencia que dice así: "la navigation du fleuve Mississippi restera pour toujours libre et ouverte aux sujets de la Grand-Bretagne et aux citoyens des États-Unis" (1); clamaban y no sin razón, que el hecho de que España fuera propietaria de las regiones por las que pasaba el río no les autorizaba a pretender utilizar el cauce del río con exclusividad y privar así a los habitantes de la zona ribereña superior, de los beneficios inherentes de la libre navegación, la que era más lógica, y no causaría ningún perjuicio a nadie; la contienda se resolvió en 1795 en el Tratado de San Lorenzo el Real en el que la posición americana salió avante; este principio se reafirmó plenamente cuando Napoleón en 1803 otorgó en cesión al Gobierno de Washington la Louisiana y cuando más tarde también la Florida entró a poder del mismo gobierno, por lo que la navegación de este río le correspondió en forma exclusiva.

(1).-- Tomado de la obra Ne Étienne Caratheodory: "Du Droit International concernat les Grands cours D'eau-Leipzig-1861. p. 137.

Río San Lorenzo:

Sobre este río surgió una gran controversia entre Gran Bretaña y los Estados Unidos pues el primero de ellos poseía toda la costa septentrional de los Grandes Lagos y del río así como la costa meridional, después de los 45° de latitud junto a su desembocadura; el segundo a su vez era propietario de la orilla meridional de ambos hasta el punto donde la orilla septentrional de los límites de la República; Gran Bretaña tenía una actitud semejante a la de España en relación con la corriente fluvial antes vista, pues sostenía que la navegación de los Grandes Lagos y del río era propiedad única de su gobierno mientras que los Estados Unidos, al igual que en el río Mississippi, pedían la libre navegación apoyados en los mismos argumentos de necesidad y de Derecho Natural; en la correspondencia oficial cruzada entre ambas Naciones el Gabinete americano hacía mención de la discusión habida en el año de 1784 en la que varias Potencias Europeas trataron estos temas así como también invocaba los principios derivados del Congreso de Viena y por último hacía referencia al derecho que tenían antes de la guerra de Independencia los ciudadanos franceses para utilizar las corrientes del río, derecho obtenido de Francia después de la guerra de 1756 y que les permitiría declarar la libre navegación sin que les perjudicara en nada y sí en cambio les atraería grandes beneficios. La respuesta del León Británico a toda esta argumentación fue adversa ya que alegaba que no se podía sostener la existencia perfecta de un derecho a la navegación de un río; que además la libertad de paso de una Nación sobre un río que crusa te-

85

territorio extranjero era en todos tiempos considerada como un caso de excepción a los derechos de la propiedad; que las estipulaciones del Congreso de Viena no podían justificar la Doctrina de un Derecho Natural, pues ellas eran consecuencia de un acuerdo mutuo en el que se armonizaban los intereses de los mismos, además alegar la existencia de un derecho anterior era erróneo, pues en primer término no estaba bien determinado que esa facultad la tuvieran los franceses y concediendo que fuera cierto cesó de existir el mismo al firmarse el Tratado de 1783 en que nació a la vida independiente el Estado Norteamericano: Washington replicó a su vez que el hecho de que un río cruce por territorio extranjero no quiere decir que los habitantes de estas regiones tienen derecho a juzgar los derechos de los ribereños superiores y menos aún a privarlos de los mismos; en lo tocante a la supuesta inaplicación de las decisiones del Congreso de Viena, el Secretario de Estado para los Asuntos Extranjeros opinó que "... es necesario dar al Derecho Natural una expresión positiva, así el derecho de navegar sobre el mar ha sido objeto de tratados y reglamentos. Los principios proclamados en Viena deben ser considerados como un homenaje ofrecido por el hombre al Gran Legislador del Universo..." (1). El Derecho reclamado por los norteamericanos era el mismo que le pidieron a España; no era legal que Gran Bretaña por el hecho de poseer la desembocadura del río se lo negara al país que poseía grandes extensiones de

(1).-- Tomado de la P. 140 de la ob. cit. anteriormente.

territorio bañadas por el mismo; tan torpe era la posición inglesa que un tratadista de Derecho Internacional de la misma nacionalidad, el profesor PHILLIMORE, criticó fuertemente las decisiones de su Gobierno, lo declara inconsecuente y establece que el "sumum-jus" era sinónimo de "suma-injuria". Inglaterra comprende al fin e no le queda más remedio en vista de las circunstancias que el 5 de junio de 1854 firma Lord Elgin en Washington un Convenio que pone fin a esta prolongada controversia; en el Artículo IV se abren las puertas del San Lorenzo y de los canales del Canadá a los norteamericanos algunos años después, en 1871, se firmó un nuevo tratado de límites en el que se reproducen las cláusulas del anterior y se establece la libre navegación para los contratantes "con sujeción, naturalmente, a las leyes y reglamentos que cada uno de ellos creyera conveniente dictar, sobre su territorio siempre que no fueran incompatibles con el principio aceptado de la libre navegación" como lo apunta claramente el Dr. Manuel J. SIERRA (1).

Ríos Colorado, Bravo o Grande del Norte y Hondo:

Respecto a los ríos mexicanos anticipamos que el estudio de los principales Tratados en que se ha reglamentado el uso de sus aguas lo haremos en la segunda parte de este estudio, ahora nos contentaremos únicamente con enunciar los Convenios más importantes que se han firmado.

(1).-- Manuel J. Sierra.-- Derecho Internacional Público.-- México, 1955. P. 295.

El primer Tratado en el que se hace mención de los ríos fué el de 22 de febrero de 1819 y que fué celebrado entre la Corona Real y el gobierno de la Casa Blanca (recordemos que la Independencia Mexicana aunque iniciada en 1810 no se consolidó hasta 1821), en él se trató lo concerniente a los ríos Sabina, Rojo de Machiteches y Arkansas, entre otras cosas se declara la libre navegación para los ciudadanos de ambos contratantes; cuando México se hace Independiente se celebra otro Tratado que tiene por objeto confirmar el anterior firmándose el 12 de enero de 1828.

Río Colorado: En el Tratado de Guadalupe Hidalgo, 2 de febrero de 1848 se consideró al Río Colorado como Internacional perdiendo más tarde este carácter al establecerse, en el Tratado de límites de 30 de diciembre de 1853, conocido también como de la "Mesilla", que el Río Colorado era "límitrefo" en una porción de 20 millas de su cauce; fué necesario subsanar serias omisiones hechas en este Tratado con el de 12 de noviembre de 1884 y en el que se declara la facultad de navegar libremente para los ciudadanos de ambos países en las porciones limítrofes y en la parte mexicana se les otorgó este derecho a los norteamericanos.

En 1891 entró en vigor la Comisión Internacional de Límites que se creó con el objeto exclusivo de ocuparse de las cuestiones suscitadas en las cuencas tanto de este río como del Bravo.

Río Bravo:

De los ríos mexicanos este es el más extenso, 2.900 kms. su historia corre paralela con la del río anterior, pues ambos, junto con el Tijuana, integran parte de la frontera norte del país. En los Tratados de límites mencionados anteriormente también se reglamentó la situación de este río declarándolo libre a la navegación de los ribereños. A principios de siglo, 21 de mayo de 1906, se llevó a cabo la primera reunión con objeto exclusivo de tratar sobre las cuestiones concernientes a las aguas y se la llamó "Convención para la equitativa distribución de las aguas del Río Grande" que se firmó en la fecha anotada y estuvo en vigor hasta el 14 de noviembre de 1944, fecha en que el Senado Mexicano aprobó el Tratado de Aguas Internacionales así como el Protocolo Adicional; en este Tratado se precisaron en la forma que veremos más adelante los derechos de ambos países a los ríos antes referidos y se trató igualmente de ambos países a los ríos referidos y se trató igualmente de su aprovechamiento agrícola e industrial.

Río Hondo:

Esta corriente fluvial es considerada como Internacional porque forma parte de la frontera mexicana con Honduras Británicas; así lo estableció el Tratado de Límites del 8 de junio de 1893 y al cual se adicionó el río Azul afluente principal del Hondo. La navegación libre para México quedó asegurada a perpetuidad en el Tratado de 1897, navegación que comprende tanto las aguas territoriales de Honduras Británicas como el paso que existe en el estrecho que separa la isla de San Pedro

o Ambergris del Continente; en este Tratado que se firmó con Guatemala se mencionan también como límites al Río Usumacinta, su afluente el Chicoy, y el Río Suchiate. (1).--

Río Amazonas:

Dada la mayor importancia que tienen los ríos Sudamericanos sobre los del resto del Continente, su estudio se hará en forma más detallada que de los anteriores; comprenderá tanto el aspecto geográfico como la Doctrina sustentada por los países o el país interesado así como el régimen Jurídico a que se ha sujetado su reglamentación.

A).-- Aspecto Geográfico:

El segundo río del Continente Americano en cuanto a extensión, 5.8000 kms., y el primero del Mundo en volumen de agua, tiene una importancia enorme por lo que se refiere a su interés internacional ya que casi todos los Estados de la América del Sur están relacionados con él, ya sea por que los bañen las aguas del río o bien la de sus afluentes, como sucede con Brasil, Perú, Bolivia, Ecuador, Colombia y Venezuela. La red fluvial que forma en unión de sus tributarios cubre una extensión de 2.400 kilómetros cuadrados y va a desembocar en el Atlántico en la parte noreste del Continente formando un estuario que tiene una anchura de 50 kilómetros; en un prin-

(1).-- SIERRA, MANUEL J.: Op. cit. págs. 295-96.-- Obras Monográficas de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México y del Lic. Felipe Lugo que versaron sobre el Tratado de referencia.

cipio su curso posee una fuerza considerable que se va extinguiendo para convertirse en una corriente mas o menos tranquila que recorre casi las cuatro quintas partes de la extensión total sobre un plano de más de 2.500 kilómetros cuadrados. Según la leyenda el origen del nombre se debe a unas tribus formadas exclusivamente por mujeres que con sus arcos y flechas opusieron tenaz resistencia a los primeros conquistadores y que según los indígenas al ser vencidas por la superioridad de las armas se refugiaron en los bosques impenetrables donde aún habitan; su descubrimiento se debió al capitán Vicente Yáñez Pinzón, quien en el año de 1500 realizó algunas exploraciones en la desembocadura de este río.

Empieza su curso cerca de las nieves eternas a una altura de 4.200 metros cerca de las minas de plata del Cerro de Pasco y en el Lago Lauricocha; se dirige primeramente hacia el noroeste en una extensión de 800 kilómetros siendo su curso muy accidentado por los rápidos, remolinos y escollos que al llegar a la frontera con el Ecuador se desvía hacia el este atravesando los inmensos planos ecuatorianos; tanto el principal como los canales secundarios que cubren una basta red que da la verdadera impresión de un mar de agua dulce y que permite la navegación en gran parte; paralelamente al curso principal corren varios de sus mayores afluentes que el día que estén bien explotados serán de gran importancia, pues abrirán extensas zonas al comercio y a la industria.

La parte superior se conoce con el nombre de Marañón y está situada en el Perú, aumentando posteriormente el

volumen de sus aguas al unírsele sus tributarios que vienen tanto del norte (márgen izquierda) como del sur (márgen derecha); del norte le llegan primeramente el Ucayali, el Marona y el Pastera; en seguida se le unen el Huallaga, que procede del sur y más abajo el Ucayali, cerca del pueblo de Nauta, desembocando también, proveniente del Ecuador, el Nape que por tener grandes mantos de arena no es accesible para barcos de tonelaje medio, sino solo para pequeñas y ligeras embarcaciones; ahora le toca unirse al Juvari que solo en parte es navegable y que sirve de límite entre Perú y Brasil; se encuentra cerca de su confluencia el puerto de Tabatinga, que es uno de los más importantes para el comercio fluvial entre esas dos regiones. Los siguientes afluentes surgen del norte y son tres de los ríos que aportan mayor contingencia de agua, son el Putumayo, el Caquetá y el río Negro y más al sur se encuentra el Jutai, el Juricá, el Jeffi, el Cuarí, el Puris, el Madeira, el Tapajos y el Cingú; entre estos últimos afluentes es notable el río Negro, pues está comunicado con el Orinoco a través de un canal natural llamado Brasão-Casiquiare que pertenece en su curso superior a Colombia y que a su vez atraviesa la parte sureste de Venezuela para fundir sus aguas con las del Amazonas ya en territorio brasileño. Es en Caviana, como se le llama al ancho estuario donde muere el Amazonas, que adquiere el aspecto de un inmenso mar de agua dulce, el lugar en que el Océano Atlántico recibe el caudal de esta gran corriente del Continente Americano.

Las regiones atravesadas por esta corriente fluvial

están muy poco pobladas y aun en partes no han sido exploradas; la ciudad de Pará es la más importante que encontramos en el trayecto del río y de esta población a Manaos, hay una distancia media entre pueblo y pueblo de 175 kilómetros y más arriba de Manaos aumenta a 240 kilómetros; se calcula la población de la cuenca en más de 300.00 habitantes, estando muy diseminadas la que se encuentra en los valles del curso superior, en Colombia y en el Ecuador; no siendo así con las regiones del Perú y más aun con las de Bolivia; no obstante estas grandes obstáculos naturales, no deja de ser importante el comercio fluvial entre los puertos del interior que se intercambian la extensa gama de productos naturales que las regiones ofrecen.

B.- Tesis defendida por el Brasil con respecto a sus ríos:

La doctrina que siempre ha defendido Brasil es la de la soberanía absoluta, la que no le ha impedido, sin embargo, ser muy liberal en su política fluvial; desde los tratados de 1866 (7 de diciembre) y de 1867 (31 de julio) la navegación del río y sus afluentes fué abierta a todos los pabellones y numerosas Convenciones la ratifican para los Estados signatarios de los mismos con los que se ha pretendido asimilar al extranjero con los nacionales en sus relaciones fluviales; la cláusula de la nación más favorecida & prevalecido en otros tratados y aun se ha llegado a establecer la libre navegación, con algunas restricciones para los barcos de guerra de las partes concertantes. Los tratados son numerosos y podemos citar los siguientes: el concluído entre Brasil y Argentina el 7 de

marzo de 1856; con Bolivia el 12 de agosto de 1910; con China el 3 de octubre de 1881; con Colombia el 21 de agosto de 1908 y el 21 de septiembre de 1909; con el Paraguay el 7 de enero de 1872; con el Perú el 23 de octubre de 1863, el 15 de abril de 1908 y el 8 de septiembre de 1909; con el Uruguay el 12 de octubre de 1851 y el 30 de octubre de 1909 y con Venezuela el 5 de mayo de 1859.

El Estado que más interés y más derechos tiene sobre el río Amazonas es el Brasil quien desde un principio de su vida independiente ha sustentado algunos principios en su reglamentación y en su posición internacional, principios que no vienen a ser sino la adecuación de la doctrina fluvial a la realidad americana; a través del tiempo no ha variado su política en su esencia, ha sufrido pequeños cambios pero que sólo han sido formales; en multitud de ocasiones en que se ha ofrecido la oportunidad ha hecho conocer al Mundo sus ideas al respecto.

Uno de los principales internacionalistas brasileños, el Profesor CLOVIS BEVILACUA se expresa en los siguientes términos: "La doctrina brasileña en esta materia empieza a deslindarse desde los primeros tiempos de la Monarquía: el Estado es soberano en la parte de río que atraviesa su territorio y en consecuencia del ribereño inferior puede rehusar el paso al ribereño superior si este último no se conforma con las cláusulas que se juzgan necesarias para su seguridad" (1). Esta tesis siempre ha sido defendida y así tenemos que en una nota dirige (1).-- Citado por el Dr. Sosa Rodríguez en ob. cit. pág. 150.

da por el Vizconde de Abacté al Ministro americano de Río de Janeiro, fechada el 13 de setiembre de 1854, el gobierno brasileño sostiene que habiendo ejercido su soberanía absoluta sobre la parte del Amazonas que cruza su territorio, no abrirá el gran río al comercio mundial hasta que lo considere oportuno y mediante las garantías que le parezcan necesarias para salvar su soberanía. Colombia pretendió tener derecho sobre el río por ser ribereño superior, según lo afirmaba el jurista venezolano D. Andrés Bello, a lo que respondió Brasil por intermedio de D. Nascente Asenbuja en una nota dirigida por él al Sr. Martins, representante de Colombia en los siguientes términos: "El Brasil no acepta el principio de una servidumbre internacional, entiende que su soberanía se ejerce plenamente sobre la parte fluvial de su territorio; está sin embargo dispuesto a llegar a un acuerdo con sus vecinos, como lo demuestran los tratados concluidos por él con varias Repúblicas Americanas."

De todas estas notas y de otras más que no citamos por no hacer demasiada larga la exposición, se puede apreciar que obedecen a ciertos principios de los que el Sr. NASCENTE ASENBUIJA deriva los siguientes corolarios:

1.- Las fuentes o los orígenes de los ríos no determinan su propiedad, sino esta se define en su curso.

2.- Las naciones tienen la propiedad de la extensión de los ríos que corren sobre sus territorios respectivos.

3.- Esta propiedad no está sometida, como la particu-

lar, por el Derecho Civil a ninguna servidumbre y la Nación que posee un río puede rehusar el paso y el tránsito a aquellos que están aguas arriba cuando tiene motivos suficientes y no es debido a su capricho.

4.- Esta servidumbre no puede ser establecida mas que por el Derecho convencional en los términos y en las condiciones declaradas por él". de lo cual concluye lo siguiente: "Que una Nación situada en la parte superior de un río navegable no tiene el derecho absoluto de servirse de las aguas que corren sobre el territorio de aquel que domina la parte inferior, sin el permiso de éste y el permiso no podrá ser acordado sino por acto espontáneo, por decreto o por convenciones reglamentando la navegación y el comercio entre los Estados ri bereños respectivos" (1).

A principios de siglo, en 1903, también hubo necesidad de que Brasil defendiese nuevamente sus ideas soberanas sobre las aguas del Amazonas, pues con motivo del famoso caso del Acre se entabló una polémica entre este país y Bolivia; en esta ocasión le tocó hacer la defensa a uno de los juristas brasileños de más prestigio: el BARON DE RIO-BRANCO, Ministro en ese entonces del Ministerio de Asuntos Extranjeros, la defensa está contenida en una nota fechada el 20 de febrero de ese año y dirigida al Cónsul General Americano, S.^r. Seeger, y en la cual dice lo siguiente: "...es en 1866 que el Brasil ha abierto el Amazonas a los barcos mercantes de todas las naciones amigas; entre esos afluentes de este río que tie-

(1).- Hildebrando Accioly. Traité de Droit International Public. Paris, 1941. T.II págs. 49 y 50.

nen su curso en territorio boliviano o lo atraviesan, sólo hay uno al cual el Brasil haya extendido esta libertad y en efecto para que pueda servir al comercio exterior de Bolivia, es el Madeira después de su confluencia hasta el puerto de San Antonio. El Purús y por consecuencia su tributario el Aquiry o Acre no han sido jamás abiertos a la navegación internacional; o Brasil sustentou sempre que quando um rio atravessa o território de dois ou mais Estados a liberdade de navegacao ou de trânsito para o ribeirão superior depende de prévio acordo com o Ribeirão inferior, acordo que contenha a cláusula de reciprocidade (cita textual)(1) No ha habido y no hay tratado de comercio y de navegación entre Brasil y Bolivia y la libertad de tránsito por los ríos del Brasil del comercio exterior boliviano no es mas que una simple tolerancia de parte del Brasil... " (2).

En la última Convención General, el Sr. de MONTARROYOS, representando al Brasil, nuevamente expone la doctrina tradicional defendida por su país, Barcelona es ahora el escenario donde se escuchó la voz de este jurisconsulto: "... Brasil no ha reconocido jamás en esta materia, el derecho de servidumbre. Acordando con otros países el derecho de navegar sobre sus ríos él ha tratado siempre gustoso pero jugando tener un deber jurídico resultante del principio de servi-

(1).--"Rio-Branco e as Relações entre o Brasil e Os Estados Unidos". Aluizio Napoleão. 1947. p. 145.

(2).-- Carlos Sosa Rodríguez, ob. cit. págs. 151 y 152.

dumbre que no ha admitido jamás como pudiéndose aplicar sobre una parte de su territorio"... "...bien al contrario, es porque esas partes de río son porciones integrantes de su territorio sujetas por consecuencias a su plena soberanía y puede, en ejercicio de esa soberanía permitir su uso para la navegación y extiende esta facultad a los demás países porque reconoce su utilidad general".

Dentro de esta tesis brasileña un río no deviene internacional, es decir, que no pierde su carácter nacional de parte integrante de un país por el hecho de que su uso interese a varios países más, por lo tanto si un día un Estado propietario de un río considera conveniente cerrarlo sobre el que ejerce su poder soberano, lo puede hacer tranquilamente; por supuesto que este caso no es fácil que se dé, pues el primero en resentir los perjuicios será él mismo; Brasil no sólo ha declarado la libre navegación sobre el Amazonas, sino que también lo ha hecho uno de sus afluentes importantes: el San Francisco que siendo un río nacional se encuentra libre al tránsito internacional.

En el desarrollo de su explicación el Sr. MONTARROYOS hizo patente el deseo de que cuanto antes se llegara a realizar la aspiración común de la libre navegación, meta a la que Brasil siempre había hecho lo posible por alcanzar, sólo que por otra parte había tenido que ajustar su política a circunstancias internacionales muy delicadas e independientes de su voluntad. "Elles exigeaient qu'il se défendit contre les convoitises à peine dissimulées de nations plus fortes et il était

obligé dans l'intérêt sud-américain de prévoir certaines situations politiques".

Dentro de esta doctrina fluvial se distinguen dos tipos de ríos comunes a dos o más Estados: los ríos contiguos (fronterizos) y los sucesivos (que atraviesan dos o más Estados sin servir de frontera); no está muy clara la diferencia entre estos que pueden ser considerados como internacionales y los interiores o nacionales, pues cuando Brasil declaró abiertamente a la navegación el río San Francisco no hizo ninguna distinción en la aplicación del principio de la libre navegación a éste y al Río Amazonas; propiamente el funcionamiento de este principio depende de las situaciones económicas y de las necesidades a satisfacer, criterio que nos parece más acertado que supeditar los beneficios de la libre navegación sólo a las divisiones político-geográficas. Ahora bien, la declaración de la libertad de navegación en un río no implica que el Estado propietario haya perdido sus derechos de jurisdicción y policía como lo dijo claramente el Dr. Montarroyos; por lo tanto no se puede aceptar el sistema de administrar los ríos a través de Comisiones Internacionales, es sólo mediante un respecto a la soberanía absoluta del territorio como Brasil admite el principio de la libre navegación; por último esta libertad está restringida por dos derechos ejercidos por el Estado propietario de la vía fluvial:

a).-- El Cabotaje está reservado constitucionalmente al Brasil.

b).-- La circulación de los barcos de guerra que salvo

convención en contrario, no se acuerda más que mediante un permiso especial.

El tratadista venezolano, SOSA RODRIGUEZ, que tantas veces hemos citado y quien conoce muy bien estos problemas, opina que el principio de libre navegación en esta doctrina está sustentado sobre una base meramente utilitaria en la que priva exclusivamente el beneficio que obtienen las naciones ribereñas y las no-riberenas por lo que "il est donc inutile de lui chercher des bases juridiques qui, heurtant la souveraineté des États, risqueraient par cela même d'entraver l'extension de la libre navigation" (1).

Nuestra opinión no concuerda con estas ideas ya que no le faltan elementos de juricidad; es necesario diferenciar una de las consecuencias de la aplicación del principio, de la base que sustenta al mismo, recordemos que la soberanía que tienen cada Estado es idéntica entre sí y es la misma para todos; son las propias realidades por las que atraviesa una nación las que van determinando al Poder a varias sus facultades y sus obligaciones, es decir, que todo un conjunto de hechos, de factores reales, van indicándole al gobierno de un Estado la forma en que debe aplicar sus normas y las que debe dictar para vivir apegado a Derecho pero no cambia la facultad soberana de ese Estado y es precisamente en virtud de ella que puede buscar y decidirse por la manera más adecuada de gobernar; si en un momento determinado las situaciones exigen a una región internacional que los Estados que la integran renuncien a parte de sus derechos en bien de la comunidad internacional pues de no ser así se viviría al margen del Derecho y por otra parte, no es necesario que los miembros del resto de la comuni-

(1). Ob. cit. pag. 153.

dad hagan las mismas renunciaciones sino que traten más bien de armonizar los principios generales con sus realidades; creemos que ambas resoluciones son jurídicas, tanto la una como la otra, ya que se realizan los fines del Derecho; podemos ejemplificar ambas situaciones con Europa y América en cuestión fluvial, ¿por qué pretender dar una solución única, valedera para ambas partes, si las situaciones y las exigencias son diversas? Por todas estas razones creemos que la crítica de Sosa Rodríguez es infundada.

C.- Régimen Jurídico aplicado al Amazonas.--

Como ya hemos visto, durante toda la época colonial se aplicó un régimen de monopolio por parte de Portugal a su Colonia el que subsistió en los primeros años de vida independiente del Estado Brasileño, hasta el año de 1850 en que el Gobierno de los Estados Unidos intentó que fuera declarada la libre navegación de este sistema fluvial tan importante a lo que Brasil se opuso desde un principio; con el pretexto de realizar investigaciones científicas los Estados Unidos enviaron una expedición al mando del teniente W. Herndon, quien recorrió todo el Río Amazonas desde su nacimiento hasta su desembocadura. En 1851 Estados Unidos y Perú firmaron un tratado de amistad, comercio y navegación con base en la cláusula de la nación más favorecida; el propósito perseguido por el primero era interesar a todos los países sud-americanos en la navegación del Amazonas para que presionaran sobre Brasil y este no tuviera más remedio que declarar la libre navegación en el río;

los brasileños comprendieron la maniobra y entonces trataron de contrarrestarla para lo cual concertó con el mismo Perú un Tratado que se firmó el 23 de octubre de 1851 y en el que se declaraba entre otras cosas, que la navegación del río y sus afluentes pertenecía sólo a los ribereños. Dos años más tarde, el 15 de abril de 1853, el Gobierno Peruano emite un Decreto por el cual le concede a los Estados con los que ha celebrado acuerdos, gozar de las mismas prerrogativas y obligaciones en la misma forma que él, pues así lo establecía la cláusula de la nación más favorecida; naturalmente que los instigadores de la promulgación de este decreto fueron los mismos Estados Unidos quienes trataron de inmediato de aprovecharlo enviando barcos mercantes a navegar en el tramo del Amazonas que corre sobre terrenos peruanos; esta maniobra fué protestada por el gobierno del Brasil, quien a su vez intenta consumar acuerdos con Colombia, Ecuador y Venezuela para reservar la navegación sólo a los ribereños, estas gestiones tienen éxito, y el 4 de enero de 1854 Perú nuevamente vuelve a dictar disposiciones fluviales en las cuales le reconoce derechos a navegar sobre el Amazonas sólo a los brasileños, quienes podían internarse en territorio del Perú cuando fuesen navegando; esto levanta airadas protestas de la Casa Blanca, uniéndose a la misma las de Gran Bretaña y Francia, países que les molestaba que les cerrasen las puertas de futuros mercados para sus productos.

Vuelve el Gabinete Norteamericano a insistir ante Colombia, Ecuador y Bolivia para que se muestren fuertemente

interesados en la red fluvial del Amazonas para que su presión sobre Itamariti logre lo que a ellos les había sido negado; por lo pronto se producen declaraciones de estas naciones declarando la libertad de navegación sobre sus ríos autorizando a los extranjeros a navegar sobre los mismos, sin ninguna traba, el primero de los países citado en pronunciar este Decreto fué Bolivia, el 27 de enero de 1853, meses después Ecuador hace lo mismo, 26 de noviembre del mismo año y algunos años más tarde Colombia se une a sus vecinos, el 24 de mayo de 1856, su tardanza es explicable pues tiene mayores vías fluviales que los otros dos Estados y había que pensarlo un poco más. Además de estos decretos, Estados Unidos celebra un Tratado con Bolivia, en el cual el segundo le permite al primero que sus súbditos naveguen sobre el Amazonas y el Río de La Plata en los tramos bolivianos ya que el gobierno de éste país los consideraba como "grandes caminos abiertos por la naturaleza al comercio de todas las naciones..." (Tratado del 13 de Mayo de 1858).

En contraste con ellos tanto Perú como Brasil continuaban su política aislacionista hasta que empiezan a ceder un poco en el año de 1859, en que se firman tratados con diversas Potencias acabando el segundo de ellos por decretar la libre navegación para el Amazonas y para algunos de sus principales afluentes como el Tabalinga, el Madeira, el Río Negro, etc., la fecha de este Decreto es el 7 de diciembre de 1866, fecha que marcó una etapa en la historia fluvial de estos países; a los dos años Perú también decide lo mismo que su vecino

emitiendo el correspondiente decreto que lleva la fecha de 17 de diciembre de 1868, por lo que desde entonces la libre navegación quedó asegurada a todo lo largo del río Amazonas.

Las pretensiones de la Casa Blanca tuvieron éxito al fin pero, como apunta acertadamente nuestro autor comentado, fué porque Brasil comprendió las ventajas de una política más abierta al extranjero y no por acceder a las pretensiones norteamericanas ya que la libre navegación fué acordada a todos los pabellones del mundo y además Brasil la dió en la fecha en que él lo consideró oportuno, pero haciendo resultar la idea de que no era por reconocimiento de un derecho preexistente en los Estados, sino como concesión graciosa del Brasil para con los demás; idea que ya apuntamos con anterioridad.

Posteriormente a esta declaración se han celebrado acuerdos especiales relativos a la navegación fluvial con algunos Estados como con Colombia, el 21 de agosto de 1908, con Perú el 8 de septiembre de 1909, etc.

Algunos tratadistas ven en esta doctrina, aunque no niegan su legalidad, un peligro latente para los Estados Sud-Americanos, ya que el Brasil aprovechando su situación privilegiada, puede utilizarla como medio de dominación económica de los demás ribereños y además puede también servirle para excluir a los demás Estados de Europa; nos parece desacertada esta nueva crítica o prevención ya que en primer término podemos demostrar plenamente lo contrario recordando que hace casi un siglo que el Amazonas fué declarado libre para todos los pabellones y además ya desde antes se habían celebrado acuerdos

y tratados con varios países para que pudieran aprovechar las ventajas del río; en cuanto a que puede servir de arma de exclusión a los países europeos debemos considerar varios puntos, el primero de ellos que echa abajo la observación es precisamente la declaración de 1866, en segundo lugar la política de acercamiento comercial y naviero, pues el Brasil es el primero en reconocer las ventajas que traería para esas inmensas zonas con una gran potencialidad económica, el introducir la civilización sólo que las medidas restrictivas han sido provocadas por los mismos Estados Europeos con sus tendencias y su política de dominación económica; en tercero y último sitio recordemos también que desde hace muchos años se han concertado varios acuerdos con los países no sólo de Europa, sino también de Asia, otorgándoles a todos las mismas facilidades.

Las notas más características de la Doctrina Brasileña en materia fluvial son fáciles de deducir y muy claras:

a).-- Libertad de navegación, tanto para los ríos internacionales como para algunos nacionales.

b).-- Libertad entendida no como derecho previo, sino como concesión graciosa del Estado,

c).-- Sólo dos restricciones sufre este principio:

1).-- Cabotaje nacional.

2).-- Prohibición de paso a los barcos de guerra salvo permiso especial o convención en contrario.

El Río de La Plata:

A).-- Aspecto Geográfico.

Este río es otro de los más importantes de América del Sur, que junto con el Amazonas riegan casi la totalidad de esta parte del Continente Americano; su extensión es mucho menor, ~~pasa~~ apenas llega a los 300 kms. aunque su desembocadura está formada por un ancho estuario de más de 200 kms. en la cual están situados dos de los puertos más importantes de América: Montevideo y Buenos Aires, siendo a la vez capitales de Estado, el primero es un hermoso puerto natural y el segundo que junto con La Plata se consideran como unos de los mejores puertos artificiales del mundo.

Su curso puede dividirse fácilmente en dos tramos: desde el Océano Atlántico hasta Montevideo y desde esta ciudad al fondo del estuario donde desembocan el Paraná y el Uruguay; tanto la vía principal como los mejores afluentes son constantemente surcados por numerosas embarcaciones de diferente tonelaje y pertenecientes a compañías tanto nacionales como extranjeras; remontando el Río Uruguay se llega hasta Salto, por el Paraná hasta Corrientes y por el Paraguay hasta Cuyabá, población situada en territorio brasileño en el Estado de Matto-Grosso y por el Río de La Plata se llega a Rosario.

El descubrimiento de este río se debe al Capitán D. Diego Solís que en el año de 1515 arribó a su desembocadura habiéndolo explorado años más tarde Sebastián Cabot; nunca pensaron que ese río que veían por vez primera iba a servir más tarde a tantas naciones como sucede con Argentina, Uruguay, Paraguay, Brasil y Bolivia.

Con el nombre de Río de La Plata se daba a entender también a los ríos Paraná y Paraguay, nombre que como vimos en páginas anteriores (págs. 78) no era el "oficial" sino que la costumbre imperó sobre el de río de Solís, como lo llamaban los Reyes Españoles.

B).-- Tesis defendida por Argentina con respecto al Río de La Plata y sus afluentes principales.--

Encontraremos en la política fluvial argentina grandes puntos de contacto con la política fluvial brasileña; parten ambas de un mismo principio: respeto absoluto a la Soberanía del Estado facilitando a la vez la libre navegación por sus vías fluviales.

Heredó, como todos los gobiernos independientes, el sistema del monopolio y del tráfico restrictivo que se tenía en la Colonia, sistema que con cierta amplitud detallamos anteriormente; al triunfo de la Revolución de 1810, 25 de mayo, que derribó del Poder al Virrey D. Baltasar Hidalgo de Cisneros, el nuevo gobierno sucedió al español en todo, es decir, la soberanía del Estado recayó en sus manos por lo que de inmediato tomó posesión del territorio, de las islas de los ríos y del mar territorial decretando por lo pronto una libertad al tráfico mercantil, beneficiando directamente al que se efectuaba en los ríos Paraná, Paraguay, Uruguay y, por supuesto al Río de La Plata; esto trajo una gran afluencia de barcos mercantes a todos los puertos argentinos, sancionando así el nue-

vo estado de cosas y la validez del nuevo gobierno. El Dr. SAAVEDRA LAMAS, refiriéndose a este punto nos dice: "La posesión única y exclusiva de este bello río, como parte integrante del territorio argentino, está confirmada: por los decretos de la época de los directores. D. Gervasio Antonio Posada del 7 de marzo de 1814 y de Juan Martín de Pueyredon de 23 de noviembre de 1816; por los Tratados concluidos entre las Provincias Unidas de Río de La Plata y la Gran Bretaña el 2 de febrero de 1825, para la navegación de todos los ríos de Argentina, y por los preliminares de paz concluidos entre el Gobierno de las Provincias Unidas de Río de La Plata y su Majestad el Emperador de Brasil en Río de Janeiro el 21 de agosto de 1828, que decidieron la independencia de la provincia argentina de Montevideo. Esta Convención reconoce la soberanía y el dominio argentinos del Río de La Plata así como de todos sus afluentes. En el artículo adicional de ese Tratado se lee: "Las Dos Altas Partes contratantes se obligan a emplear todos los medios a su alcance a fin de que la navegación del Río de La Plata y de todos los otros ríos que en él desembocan sea conservado libre para el uso de los súbditos de una y otra nación durante una duración de 15 años y en la forma que será determinada por el Tratado de Paz definitivo."

Prácticamente desde esta fecha casi no se realizan actos internacionales encaminadas a favorecer el tránsito fluvial si no más bien a estorbarlo, pues en la época del Dictador Rosas, gran parte de los ríos interiores sufrieron cláusulas a las embarcaciones extranjeras, esta política provocó gran-

des protestas a las que el Gobierno no prestó el menor caso; al ser derrotado por el General Urquiza se firma el Tratado de San Nicolás en mayo de 1852, en el que previamente todas las Provincias declaran la validez y la obligatoriedad de los artículos ahí contenidos, dos de sus cláusulas se refieren al comercio interprovincial y a la libertad de navegación; este Acuerdo sirvió para sustentar la Constitución de 1853 que fue aprobada por el Congreso Constituyente de Santa Fé y cuyos artículos 10, 11 y 12 sirven para declarar la prohibición del cobro de alcabalas e impuestos tanto a los productos agrícolas, industriales y ganaderos que transiten entre las Provincias, como en el artículo 6 se establece la libertad de navegación: "La navegación de los ríos interiores de la Confederación es libre para todas las banderas, con sujeción únicamente a los reglamentos que dicte la autoridad nacional".

Esta primera Constitución de la República encierra los principios que siempre han sido observados en los Acuerdos y disposiciones fluviales de la misma. "Los grandes ríos —decía ALBERDI en las Bases— esos caminos que andan, como decía PASCAL, son otro medio de internar la acción civilizadora de Europa por la imaginación de sus habitantes en lo interior de nuestro continente. Pero los ríos que no se navegan son como si no existieran. Hacerlos del dominio exclusivo de nuestras banderas indigentes y pobres, es como tenerlos sin navegación. Para que ellos cumplan el destino que han recibido de Dios poblando el interior del continente, es necesario entregarlos a la ley de los mares, es decir, a la libertad absolu-

ta. Dios no los ha hecho grandes como mares mediterráneos, para que sólo se naveguen por una familia."

"reclamad la libertad de sus aguas. Y para que sea permanente, para que la mano inestable de nuestros gobiernos no derogue hoy lo que acordó ayer, firmad tratados perpetuos de libre navegación."

Bella forma de expresar principios jurídicos. Es indiscutible que la doctrina proclamada por Argentina ha sido de lo más liberal aunque dentro del concepto de lo "americano" del sentido de libertad fluvial, con la sola restricción que por otra parte es la común en todos los tratados internacionales de la reserva del cabotaje para la nación propietaria del río; en una ley del año de 1910, se estableció dicha reserva en el artículo 1º: "La navegación y el comercio de cabotaje entre puertos de la República está reservada a los barcos que ostenten el pabellón nacional" y artículo 2º: "Los barcos que ostenten pabellón extranjero podrán entrar en uno o varios de los puertos nacionales para dejar el cargamento que traigan del exterior y para recibir el cargamento de exportación."

65.- Reglamentación de la desembocadura del Río de La Plata.-

Divergencias entre las Repúblicas de Uruguay y Argentina sobre la soberanía del mismo río.-

La situación de estos dos países en la desembocadura del río es muy especial; del lado argentino el puerto de Buenos Aires está casi encerrado entre bancos de arena por lo que

la comunicación directa con el mar es materialmente imposible, hay necesidad de que las dragas abran verdaderos canales entre los bancos para que puedan pasar los barcos por lo que resulta ser uno de los puertos más caros del mundo; en cambio del lado uruguayo carecen de este problema, Montevideo es un puerto que no ofrece estas dificultades al tráfico naviero. La situación es debida a que del lado argentino llega el caudaloso río Paraná que al extenderse en el estuario dirige toda su corriente sobre Buenos Aires; por la otra ribera, el Río Uruguay hace lo mismo aunque con mucho menos potencia sobre la costa uruguaya, recibiendo su caudal el puerto de Montevideo que está situado muy cerca del mar; ahora bien, en la ribera argentina existe como ya lo dijimos, una zona de bancos de arena, probablemente de la que arrastra el Río Paraná que hacen nula la navegación, máxime que la fuerza del río desvía a sus aguas al chocar con los bancos, hacia el río Uruguay aumentando el caudal de éste y no permitiendo el paso de embarcaciones hacia el mar, en consecuencia Argentina ha resuelto su situación buscando su salida por el lado del Río Uruguay.

Siendo estas las circunstancias el gobierno uruguayo decretó el 3 de agosto de 1907 una serie de disposiciones sobre la pesca con red que afectó indirectamente a los pescadores argentinos; con este motivo se desató una controversia que fué llevada a los terrenos teóricos para determinar los límites de los Estados y naturalmente de las soberanías sobre las aguas alegando Argentina que siempre ha ejercitado poder estatal sobre la casi totalidad de las aguas que cubren la desembocadura salvo una pequeña zona contigua a la costa uruguaya que aunque

nunca se ha determinado con exactitud se supo sea de tres millas, este derecho proviene de tiempos de la Colonia ya que antes Uruguay formaba parte de las Provincias Unidas del Río de La Plata con el nombre de Provincia Oriental, situación que prevaleció hasta el año de 1817 en que se independizó Uruguay; desde entonces no había una clara delimitación entre ambas naciones vecinas aunque en realidad, las situaciones reales, siempre habían sido las mismas.

La República Oriental del Uruguay argumentaba a su vez, que el hecho de que se siguiese una práctica determinada desde épocas de la Colonia, no dotaba de jurisdicción a la misma, pues desde el momento en que Uruguay alcanzó su Independencia las situaciones habían sufrido un cambio, ya que desde entonces el río había quedado sometido a dos jurisdicciones diferentes. ¿Cómo se resolvía la situación?, se acudió a la Doctrina Internacional así como a la práctica para ver en casos semejantes qué reglas se aplicaban y se encontró que en primer lugar privaba el criterio del Thalweg o línea media del canal más profundo o bien simplemente la línea media del río; de aplicarse cualquier de los dos criterios quedaba Buenos Aires a merced del Uruguay ya que en ambos casos el paso obligado estaba de su lado, los inconvenientes eran muy graves e incluso peligrosos para la seguridad nacional, no obstante que tanto Savvedra Lamas como Engelhardt y Fauchille opinan que es prácticamente imposible llegar a bloquear la desembocadura del Río de La Plata, sólo se podría realizar si todos los ribereños entraran en guerra con Argentina y se pusieran de acuerdo para efectuarla. Se ofrecieron otras más soluciones que no sirvieron co-

mo tales y la única forma de terminar el conflicto fué resolver que: "La navegación o el uso de las aguas del río de La Plata continuarán sin alteración como en el pasado y toda diferencia que surga será tratada y resuelta con el mismo espíritu de cordialidad que siempre ha existido entre los dos países"; en consecuencia sólo se estableció un sistema de reglamentación sin resolver el fondo del problema.

D).-- Régimen Jurídico aplicado al Río de La Plata.--

Sin necesidad de repetir conceptos detalladamente diremos únicamente, como ya lo hemos anotado en páginas anteriores, que en un principio el régimen aplicado a este río fué el del monopolio y posteriormente el de la libre navegación el que duró poco tiempo, pues el Dictador Rosas impidió con sus leyes que se ejercitara este derecho; ya sabemos que en la Constitución de 1853 se volvió a establecer este principio de libre tránsito y que desde entonces se ha venido respetando el mismo y se han celebrado tratados y convenios con diversos países en los cuales se ha observado esta regla, la mayoría de estos convenios han sido firmados con los ribereños y se ha extendido el sistema a los afluentes principales de las grandes corrientes fluviales.

Uno de los Tratados más importantes es quizá el que se llevó a cabo el 10 de julio de 1853 con varias de las grandes Potencias como son Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia, en el cual se estipulaba que "La navegación de los Ríos Paraná y Uruguay sería libre para los barcos de comercio de todas

las naciones sobre la parte de sus cursos que pertenezcan a la Confederación"; agregándose en el artículo 3º que la Confederación Argentina se obligaba a mantener señales y balizas que marcaran los pasos; que se obligaba a mantener un servicio iniforme en las aduanas que cobrara los derechos de aduana y los derechos destinados a remunerar los servicios rendidos a la navegación (Art. 4º); en el siguiente artículo se establece que dado que la isla de Martín García por su posición podía impedir o estorbar la navegación de los afluentes del Río de La Plata se comprometía igualmente a que nunca caería en posesión de ningún país que no estuviera conforme con el principio de la libre navegación; en el artículo 6º se acordó que en caso de guerra los Ríos Parana y Uruguay no sufrirían en sus facilidades para la navegación de los barcos que llevaran pabellón mercantil de todas las naciones salvo en lo que concierne al tráfico de armas y municiones de guerra y por último se aseguró la efectividad de la cláusula de la nación más favorecida. Con objeto de asegurar la uniformidad en la reglamentación de esos ríos, los signatarios invitaron a Brasil, Paraguay y Bolivia a adherirse al Tratado aceptando las estipulaciones del mismo; el internacionalista Arbo resalta en el Tratado celebrado con los Estados Unidos el artículo 5º que estipula lo mismo sobre la isla de Martín García, que para nosotros es prueba elocuente de la preocupación de los signatarios por hacer efectiva la libre navegación y el artículo 6º que reafirma lo anterior, lo citaremos textualmente por ser su contenido muy expresivo: "Art. 6º. Si sucediere (lo que Dios no permita) que la guerra estallase entre cualquiera de los Es-

tados, Repúblicas o Provincias del Río de La Plata o de sus confluentes, la navegación de los ríos Paraná y Uruguay quedará libre para el pabellón mercantil de todas las naciones." Este artículo delimita perfectamente la aspiración común del tráfico libre de trabas y llega a un extremo que en los Tratados Europeos muy pocas veces se ha llegado.

Estos Tratados llamados de San José de Flores fueron protestados por el gobierno de Buenos Aires, quien los consideraba nulos y sin ninguna fuerza obligatoria. El historiador D. RAMON J. CARCANO emite un certero juicio sobre los mismos y sobre la actitud del gobierno Bonaerense, se expresa en los términos siguientes: "La protesta es un documento subalterno, infundado e impropio, sin principios jurídicos ni razones legales. Apasionado, personal e injurioso, es una diatriba contra el General Urquiza, rellena de reorriminaciones a los ministros extranjeros firmantes del Convenio..." (1).

El país con el que más actos y convenios internacionales ha celebrado es con el Brasil; el primero de ellos referente a la navegación fluvial es el artículo adicional a la convención preliminar de Paz entre el Brasil y la República de las Provincias Unidas del Río de La Plata, firmado en Río de Janeiro el 27 de agosto de 1828 en el que los contratantes se obligan a mantener libre de obstáculos y poner todo lo que esté de su parte para que la navegación del Río de La Plata sea fácil y accesible a todos los navíos pertenecientes a los súbditos de ambas naciones y por un tiempo mínimo de quince años de acuerdo con la forma como establezcan los Acuerdos de Paz

(1).-- ARBO, HIGINIO: Op. cit. pág. 135.

que nunca llegaron a firmarse.

En la Convención de Alianza ofensiva y defensiva entre Brasil, Uruguay y los Estados de Entre Ríos y Corrientes, firmado en Montevideo el 29 de mayo de 1851, se acordó que los dos últimos firmantes concederían la libre navegación a los barcos de los Aliados en los tramos en que eran ribereños del Río Paraná; con la Confederación Argentina celebró Brasil el 7 de marzo de 1856 una trascendental Acuerdo en el que se aseguró la libre navegación para los barcos de ambos países sobre los Ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, estando constreñidos únicamente a respetar las normas de los reglamentos fiscales y de policía "en los cuales las Dos Altas Partes contratantes se obligan a adoptar como bases las disposiciones que contribuyan al más eficaz desenvolvimiento de la navegación en favor de la cual los dichos reglamentos serán establecidos."

En la Convención del 20 de noviembre de 1857 que también se firmó en la villa de Paraná como el anterior, se desenvuelven más ampliamente estos principios o sea que se declara la libre navegación para los ríos mencionados en los Convenios, se reserva el cabotaje a la nación propietaria, se extiende la libertad de tránsito a las navegaciones de los buques de guerra, etc. (Arts. 12., 22., 32.).

Años más tarde en el protocolo firmado en Buenos Aires el 25 de febrero de 1864, por los mismos signatarios de los precedentes, se consigna la resolución firme del Go-

bierno Argentino de cumplir estrictamente con los compromisos contraídos " de no prohibir la navegación de los neutrales sobre los Ríos Paraná y Uruguay y de no entregar armas a la isla de Martín García con este propósito."

En el tristemente célebre Convenio de Alianza firmado en Buenos Aires en mayo de 1865 entre Brasil y las Repúblicas Argentina y Oriental de Uruguay se comprometieron que una vez vencido el Paraguay celebrarían los convenios necesarios con el nuevo Gobierno para asegurar la libre navegación en los ríos Paraná y Paraguay; de acuerdo con este compromiso, Brasil y Paraguay firmaron en Asunción, el 9 de enero de 1872 un Tratado en los términos previstos y añadieron a los dos ríos antes dichos el Río Uruguay; las disposiciones en su gran mayoría son idénticas a las del Tratado de noviembre de 1857.

Con relación a Uruguay han sido pocos los convenios y tratados celebrados; en el año de 1851, el 12 de octubre, firmaron Brasil y esta nación un Convenio en el que decretaban la libre navegación del Río Uruguay y de sus afluentes que corrieran sobre territorio de alguno de los dos países invitando a los demás ribereños del Plata para que formularan la misma declaración en los ríos Paraguay y Paraná; en el artículo segundo se establece la cláusula de la nación más favorecida; en el artículo 18 se hace referencia a la isla de Martín García en una forma análoga a los artículos que de ella hablan en los Tratados de 1853 y 1856; por último se recomienda en los subsiguientes artículos la destrucción del Salto Grande del Uruguay y la construcción de un canal lateral que permitirá a los

navíos franquear al obstáculo natural del río. Estos acuerdos fueron revisados el 15 de septiembre de 1857 y el objeto fué el ponerse de acuerdo en más detalle sobre los principios y la forma de aplicarlos para reglamentar la navegación de sus vías fluviales; ya con anterioridad a esta fecha y siguiendo la corriente predominante, el gobierno uruguayo había declarado la libertad de tránsito en sus ríos por un Decreto fechado el 10 de octubre de 1853.

Otro de los Estados ribereños que también tiene intereses en esta vía de navegación es el Paraguay quien firmó, al igual que Argentina, en marzo de 1853, Tratados con Francia y Gran Bretaña, concediendo bajo obligaciones de reciprocidad, la libre navegación del Paraguay hasta Asunción y la de la margen derecha del Paraná desde el punto en que le pertenece hasta la villa de la Encarnación; facultades que se extendieron también a los súbditos del Gobierno Norteamericano en los años de 1853 y 1859, aunque en realidad sobre estas dos últimas fechas existe una disparidad de opinión entre el Sr. Sanchez Quell, quien nos dice que el General López firmó dichos convenios a nombre del Gobierno de Paraguay y el Sr. John S. Pendleton a nombre de los Estados Unidos en el año de 1853 y en el que por cierto el artículo 2º es una transcripción casi exacta del pensamiento del tratado de 4 de marzo de ese mismo año; la otra fecha, 1859, nos la da el Dr. Sosa Rodriguez en su obra tantas veces citada y nos dice que se firmaron el 4 de febrero (p. 143); en realidad para nuestro estu-

die no importa tanto la fecha exacta sino la promulgación del principio en sí por lo que la discrepancia entre ambos internacionalistas es de carácter secundario.

En 1855 el Congreso desaprobó el Tratado Derqui-Varela porque el Gobierno de la Argentina creyó que no le garantizaba suficientemente sus intereses; por lo tanto nuevamente el General Urquiza comisionó al General Tomás Guido para que iniciara nuevas negociaciones con el gobierno del Paraguay con objeto de terminar de una vez por todas con la situación de los límites, tampoco en esta ocasión se pudo llegar a una conclusión aceptable por las dos partes firmándose sólo un Acuerdo de amistad, navegación y comercio que se firmó el 29 de julio del mismo año que se conoce con el nombre de Guido-Vázquez y que en el artículo 7 establecía: "La navegación en los Ríos Paraná, Paraguay y Bermejo es completamente libre y común para los buques mercantes y de guerra paraguayos y argentinos de conformidad con las disposiciones vigentes en ambas Repúblicas (1).

También con el Brasil celebró un acuerdo el 6 de abril de 1856 en el que los representantes de ambos países D. José Buergués por Paraguay y D. José María Da Silva Paranhos Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil; en el artículo 2º se dispone la libre navegación y el libre comercio para los ciudadanos de ambos países. Estos mismos contratantes

(1).-- Sánchez Quell.-- "La Política Internacional del Paraguay". Buenos Aires. Págs. 93 y 94.

firmaron un nuevo tratado el 9 de enero de 1872 en el que se reprodujeron y ampliaron los artículos de los Convenios anteriores y se asegura la libertad de navegación de los ríos paraguayos a todos los pabellones; precisamente en el artículo 7º se declara dicho principio aplicable en los Ríos Paraguay, Paraná y Uruguay asegurando la misma desde la desembocadura hasta los puertos debidamente instalados; sin embargo en el artículo 9º se determinan algunas restricciones al principio como son: no se extiende a los afluentes salvo estipulación expresa en contrario y el cabotaje se reserva al pabellón nacional; en el artículo 10 se ampara con esta libertad a los barcos de guerra equiparándolos a los mercantes y en 15 se prevé el caso en que uno de los Estados interrumpa temporalmente la navegación estando obligado el otro a mantener libre el tránsito con el derecho de tomar las medidas que crea convenientes y que estén dentro del Derecho de Gentes para preveer el contrabando y el bloqueo.

En los Tratados de Paz de 1876 que fueron firmados por D. Facundo Machaín representando al Gobierno del Paraguay, por D. Bernarde Irigoyen por la República Argentina y por don Francisco Javier Da Costa Aguiar d'Andrada por el Brasil se establece la obligación común de respetar las declaraciones de libre navegación sobre los Ríos Paraná, Paraguay y Uruguay (Art. 11), restringiéndose en cuanto a los afluentes (Art. 12) pero extendiéndose por lo que respecta a los buques de guerra (Art. 14) eximiéndolos del pago de toda clase de impuestos y de derechos y por último se recomendó unificar la reglamenta-

ción sobre estos ríos (Art. 18).

No podemos dejar pasar en forma inadvertida la actuación del Brasil por lo que respecta al Río Paraguay en la parte que corre por su territorio y que tuvo lugar en agosto de 1931 en que la Embajada Argentina en Río de Janeiro solicitó atentamente permiso del Gobierno Brasileño para que una comisión técnica presidida por el Sr. Luis Rossini realizara investigaciones científicas por uno de los afluentes brasileños pidiendo a la vez que se les diera toda clase de facilidades en el desempeño de su labor. La ribera sobre la que se deseaba que la comisión argentina, a bordo del 119B, hiciera sus estudios está situada en el Alto Paraguay en territorio brasileño por completo; a esta petición el Gobierno de Brasil respondió en una nota fechada el 24 de septiembre de 1931, firmada por el Ministro de Relaciones Exteriores Afranio de Mello Franco y dirigida al Embajador argentino en Río de Janeiro que en lo conducente dice: "Como V. Excm. lo sabe el Alto Paraguay no está abierto a la navegación internacional mas que hasta Corumbá y la laguna de Cáceres. Como se trata sin embargo de una expedición de carácter técnico y científico..... el Gobierno Brasileño acuerda la autorización necesaria a la Comisión de estudios Argentinos para que pueda remontar más arriba del Corumbá...etc."

Este caso es parecido aquel otro del teniente norteamericano Thomas J. Page que en el año de 1853 solicitó permiso para efectuar un viaje semejante a bordo del Water Witch, habiéndole otorgado el permiso siempre y cuando, al remontar el puerto de Albuquerque lo hiciera sobre navíos brasi-

leños, pues esas regiones aún no estaban abiertas a la navegación internacional. Ambos ejemplos nos muestran la política de los gobiernos Sud-Americanos sobre uno de los ríos principales: el Paraguay.

El Estado que aún nos falta por examinar en su política fluvial relacionada con el Río de La Plata es Bolivia quien desde el 12 de enero de 1853, decretó la libre navegación de sus ríos y del cauce del Paraguay que pasa sobre su territorio; cinco años más tarde estas disposiciones son confirmadas al llevar a cabo un Tratado con el Gobierno de Washington en el que se afirman estas declaraciones y se abren a la navegación no sólo de los norteamericanos, sino de todos los pabellones el tránsito de los ríos Amazona y de La Plata en la parte sobre la que tuviera jurisdicción Bolivia, este Tratado ya fué comentado cuando hablamos del Amazonas como se recordará.

En agosto de 1910 se firmó un Tratado de amistad, comercio y navegación entre Brasil y Bolivia; en el artículo 2 del mismo se declara que por aplicación del artículo 5 de un tratado del 17 de noviembre de 1903 "los navíos mercantiles de todas las naciones podrán navegar libremente no sólo por el Río Paraguay, entre las fronteras de Brasil y de Bolivia, al sur de Coimbra, hasta el puerto brasileño de Corumbá, sino también por el Canal Tamengó y el lago de Cáceres entre Corumbá y el puerto boliviano de Guachallá, situado sobre el mismo lago"; el artículo 3 declara libre para los navíos bra-

sileños y bolibianos la navegación sobre los ríos, lagos y canales reconocidos como del Brasil o de Bolivia por el Tratado del 17 de noviembre de 1903; en el artículo 5 se restringe el cabotaje remitiéndose sólo al nacional y estableciendo por lo que a los barcos y transportes de guerra se refiere, se admite que los bolivianos podrán navegar sobre las lagunas de Cáceres, Mandioré, Gahiba, y Uberaba, los canales de entre esos lagos y la ribera derecha del Río Paraguay, del canal Pedro II o Río Pando y del río Paraguay mismo desde la frontera del Brasil con Paraguay, etc. etc. Terminando por declarar que ambos contratantes gozan de la facultad de limitar de común acuerdo el número de embarcaciones.

En la Conferencia Regional de los Países del Plata celebrada en Montevideo en el año de 1941, se llegaron a interesantes conclusiones y resoluciones, entre estas hay una en la que se recomienda a estos países que estaban presentes en la Conferencia, celebren acuerdos sobre el uso industrial y agrícola de los ríos del Plata.

En ese mismo año y en la misma fecha celebraban en Buenos Aires, un acuerdo tripartito, Argentina, Bolivia y Paraguay en el cual se acordó nombrar un representante de cada uno de los países, presentes para que se integrara una Comisión internacional que elaboraría un proyecto de Convención en la que se establecerían las reglas para un aprovechamiento común del Río Pilcomayo en sus posibilidades de navegación, pesca, riego y uso industrial (1).

(1).-- Tomado del "Registro de Tratados y Congresos Internacionales de la República de Bolivia 1944- La Paz, Bolivia.

De este "paso-revista" de los Tratados principales y de los actos internacionales de la misma índole celebrados entre y por los Estados principalmente interesados podemos concluir que aquí, como en el caso del Río Amazonas, se aplica el principio de la libre navegación entendiéndolo a la manera americana sólo que entre ambas formas de aplicarse a los mencionados ríos hay una diferencia, pues para el Río de La Plata sufre nada más una restricción:

El Cabotaje se reserva a los pabellones nacionales.

El Río Orinoco:

A).--Aspecto Geográfico.--

Como lo hemos hecho con los anteriores ríos de América del Sur y porque su importancia así lo amerita, empezaremos a considerar al Río Orinoco desde el punto de vista de su geografía.

Se le considera como el tercer río de la América Latina. Durante todo el período colonial se le tuvo como río venezolano hasta que una decisión arbitral de Su Majestad La Reina Regente de España, en el año de 1891, y no en 1898, como asienta equivocadamente Sosa Rodríguez (1); concretamente se firmó el día 16 de mayo de ese año, la resolución en la que fi-

(1).-- Sosa Rodríguez.-- "Les Fleuves de l'Amérique Latine et le Droit des Gens. Paris 1935. p. 166.

jó los límites de esta República con su vecina la República de Colombia convirtiéndose ésta en ribereña del Orinoco, pues sus fronteras abarcaron ahora parte de la ribera izquierda del río y entre dos de sus afluentes: el Meta y el Guaviara (1). El nacimiento del Orinoco tiene lugar cerca de la frontera con Brasil, en las montañas del Parima y el Tapirapico dirigiéndose primeramente su curso hacia el nor-este para reunirse con el Ventuari, de allí cambia para el oeste reuniéndose al poco con el Guaviara de donde nuevamente endereza su rumbo hacia el nor-este desembocando, con su ya potente caudal las aguas del Apure y torciéndose por último hacia el este de donde no cambiará más para desembocar en el Océano Atlántico, después de recorrer una distancia total de 2.400 kms.; su curso tiene semejanza con el del Amazonas ya que en ambos la parte alta es casi imposible de navegar dado el gran número de saltos, revueltas, rápidos como los llamados "raudales del Atures" que se consideran infranqueables, a medida que su curso avanza se va amansando hasta convertirse en una vía fluvial perfectamente transitable y que tiene una gran importancia siendo surcada por embarcaciones de gran tonelaje que hacen el comercio, siendo su principal asiento Ciudad Bolívar. En esta forma sigue el río su camino hasta llegar a la costa este del Continente, desembocando en una gran delta que tiene varios canales de los cuales el más grande se conoce con el nombre de Boca Grande o Navíos; esta región fué descubierta y explorada ya por D. Cristóbal Colón en 1498.

(1).-- Dato tomado de la obra de "Tratados Públicos y Acuerdos Internacionales de Venezuela".--Ministerio de Relaciones Exteriores, Estados Unidos de Venezuela.-- Vol. I 1820-1900"-1924.

El curso del Orinoco traza una línea que divide a Venezuela en dos partes, viniendo de oeste a este y siendo la cuenca del río de una extensión aproximada de 1.000.000 de kms. cuadrados repartidos entre los dos países que tienen más contactos con el río: Venezuela y Colombia; sus tributarios principales le llegan por la margen izquierda y provienen de la vertiente oriental de los Andes; siendo estos el Aranca, río fronterizo, el Meta que baña con sus aguas gran parte del territorio colombiano y el Apure, río nacional venezolano.

Como es común en estas vías fluviales, el tránsito y el comercio es poco para el que pueden desarrollar girando casi todo alrededor de uno de los mejores puertos que tiene: Ciudad Bolívar, mediando una distancia entre esta ciudad y el Océano Atlántico de 450 kms.; en importancia de tránsito fluvial lo sigue el Apure, con su puerto de San Fernando el el que se apoya todo el comercio del Bajo Orinoco; el tráfico con Trinidad y Ciudad Bolívar constituye la mejor comunicación marítimo-fluvial que existe en Venezuela.

Es muy grande la importancia de la navegación fluvial que por ahora está poco y mal explotada, ella interesa a varios Estados del América del Sur: a Venezuela primeramente, quien es quien tiene el dominio de su desembocadura y la gran parte de la extensión de su corriente, Colombia que es ribereño, aunque en poca escala, la Guayana Inglesa, por ser también una región que está directamente comunicada con dicho río ya que dos de sus ríos llegan a convertirse en afluentes

casi para desembocar seguidamente en el mar y por último Brasil, que como ya vimos está comunicado directamente el Amazonas con el Orinoco a través del Río Negro y el Casiquiare.

B).-- Reglamentación del Río Orinoco - Controversia entre Venezuela y Colombia por la soberanía de sus aguas.--

Gran parte del curso del Orinoco corre sobre tierras venezolanas salvo un corto tramo en la margen izquierda de muy poca importancia que se encuentra sobre territorio colombiano; al igual que los demás Estados Sud-Americanos Venezuela ha defendido la teoría de la soberanía absoluta siendo enunciada en dos ocasiones principales que tuvieron resonancia internacional: cuando se controversia con Colombia y en la Conferencia de Barcelona en 1921, en esta última el gran internacionalista Dr. PLANAS SUAREZ con la representación venezolana, expuso en una forma clara y brillante la posición de su país en esta materia; citaremos algunos trozos de su exposición por considerarlos definitivos, mismos que su compatriota, el Dr. Sosa Rodríguez, menciona en la obra que ha sido anotada en algunas ocasiones en este estudio.

"Es necesario... reconocer el doble aspecto de los ríos, es decir, los derechos soberanos que ejerce el Estado sobre sus aguas y la libertad de navegación. Las disposiciones del Congreso de Viena han sido mal comprendidas e interpretadas con un sentido contrario en cuanto a la letra y al espíritu; se ha querido encontrar un derecho absoluto en aquellos que no

son mas que la expresión de un principio liberal de aceptación universal y que en la práctica quedan sometidos por completo a su puesta en vigor por los acuerdos de los Estados interesados o las estipulaciones especiales y a las reglamentaciones sucesivas, tomando en consideración las situaciones particulares de cada río y del país que atraviesa. El sofisma consiste como se puede fácilmente ver en considerar como un deber jurídico de un Estado determinado, aquello que tiene sólo un carácter moral y como un derecho aquello que puede ser acordado solamente teniendo en cuenta intereses reciprocos de países interesados; pues no se puede concebir un acto internacional favoreciendo a una sola de las partes contratantes y causando algún daño a los derechos y a las aspiraciones del otro salvo a lo que concierne al caso de vencido en guerra.

"Por lo que se refiere a los ríos que atraviesan más de un país es necesario tomar en cuenta especialmente que la posición geográfica no puede constituir nunca una desventaja sino al contrario una condición favorable. Por lo que tanto el Estado poseedor de las aguas inferiores de un río no puede sufrir una servidumbre, no más que las imposiciones contrarias a los derechos de su jurisdicción territorial y de su propia soberanía. En consecuencia, un Estado no puede renunciar en ningún período de su vida al derecho de dominio; él es sólo el dueño de su vía fluvial como de los caminos terrestres, igual cuando circunstancias, que de ordinario son el objeto de tratados públicos, ofrecen a los Esta-

dos limítrofes la facilidad de aprovechar esas vías en beneficio de sus intereses, mediante justas compensaciones. Se exceptúa naturalmente los casos donde esas vías navegables interiores son abiertas a la navegación internacional por un acto espontáneo de soberanía como nosotros lo hemos hecho hasta un cierto límite para el Río Orinoco y el lago Maracaibo. De allí, este es el derecho convencional que se aplica...

... "Yo no tengo que declarar claramente, mi país no acepta nada que sea contrario a su soberanía en nombre de la cual sostiene que los ríos que atraviesan su territorio constituyen y constituirán en todo tiempo la propiedad nacional exclusiva. El reconocimiento de esta verdad, de este principio incontestable, deberá servir de base a toda estipulación firmada por Venezuela con respecto a la navegación de los ríos que atraviesan su territorio " (1).

Como se desprende de estas opiniones tan claramente expuestas, Venezuela defiende su absoluta soberanía territorial siendo los ríos partes integrantes de manera esencial de la misma por lo que la navegación extranjera sólo será posible por medio de acuerdos previos celebrados con los demás Estados, o bien por actos voluntarios o decretos que la nación, en ejercicio de sus poderes soberanos, emita al respecto; igualmente que en la práctica de los otros ríos al

(1).— Ver: Sosa Rodríguez: Op. cit. pgs. 171 al 173

Orinoco ha sido abierto al comercio internacional otorgando amplias facilidades al tráfico de las embarcaciones pero reservandok como siempre se acostumbra en estos casos, el cabotaje al pabellón nacional.

Controversia entre Venezuela y Colombia por la so-

beranía de sus aguas.--

El origen de este conflicto está en la ley de 20 de mayo de 1897 por la cual el Gobierno venezolano prohibió el paso sobre el Orinoco a las mercancías y embarcaciones con destino a Colombia, basado en que si antes existía un intercambio del extranjero con los colombianos era sólo por una concesión graciosa de Venezuela, por lo que podía libremente y cuando le pareciera conveniente, terminar con la misma sin necesidad de mayores trámites. Colombia protestó naturalmente alegando que por la decisión arbitral de la Reina Regente de España, de 1891, se había convertido en ribereño superior del Orinoco. Los principios en que apoyaron ambas notas cruzadas por el Sr. Calcano Mathieu, Ministro de Negocios Extranjeros, con el Sr. Luis Carlos Rico, Ministro de Colombia en Venezuela; en el mensaje que lleva fecha de 26 de mayo de 1899 encontramos lo siguiente: "Un estado no puede renunciar en ningún período de su vida, al derecho de dominar, como soberano único, sus vías fluviales" y posteriormente en la del 9 de agosto del mismo año: "Venezuela no puede otorgar a los pabellones extranjeros la navegación de los ríos que corren sobre su territorio más que mediante estipulaciones especia-

les sobre la base de concesiones mutuas".

En resumen, Venezuela sostenía que un Estado ejerce la soberanía absoluta sobre las corrientes fluviales que corren sobre su territorio y que por lo tanto no tenía ninguna obligación, ni ningún derecho existía que se le pudiera oponer, para obligarlo a conceder la navegación a los pabellones extranjeros; no obstante estaba dispuesto a que transitaran sobre aguas venezolanas barcos colombianos siempre y cuando el gobierno vecino admitiera dos cosas:

1ª.- Que Venezuela era el soberano absoluto del Río Orinoco y sus afluentes en los tramos que cruzaban suelo venezolano.

2ª.- Que si se llegaba a permitir la navegación de los extranjeros, en este caso se trataba de colombianos, era sobre la base de una compensación.

¿Qué argumentos opinía Colombia a esta tesis?

Alegaba que desde el momento en que se había convertido en ribereño superior (en la parte de la ribera derecha del Orinoco, entre el Meta y el Guaviare) tenía todo el derecho a transitar por la extensión total del río hasta su desembocadura en el mar, derecho que no se podía interpretar como una concesión o tolerancia del ribereño inferior por lo que no estaba obligado a satisfacer ninguna compensación.

Se enfrentaban dos doctrinas antagónicas que nunca pudieron llegar a ponerse de acuerdo en sus pretensiones por

lo que decidieron los gobiernos de ambos países llegar a una conciliación, a un "entente" amigable formalizándose un tratado de navegación y comercio.

Es hasta el año de 1940 cuando se llega a firmar dicha tratado en el cual se concede la libre navegación a los colombianos arreglando, además en este acuerdo, otras cuestiones importantes que también se encontraban pendientes, como eran las referentes a los límites.

C).-- Régimen aplicable al Orinoco y a sus principales afluentes.--

Los Estados interesados en la navegación del Río Orinoco, son como ya hemos dicho, Venezuela y Colombia así como Brasil y en menor escala la Guayana Inglesa, de donde provienen los afluentes Amacuro y Barima que atraviesan sucesivamente tierras de la Guayana y después de Venezuela.

Desde su descubrimiento el río ofreció atractivos muy fuertes a los Estados poseedores de grandes flotas mercantes; así nos lo informa el P. José Gumilla, uno de los primeros misioneros de aquellas regiones quien escribió un relato muy interesante y por demás agradable, de la vida en el río, nos cuenta que desde el año de 1545 los piratas ingleses atraídos por la fama del Dorado, intentaron penetrar en el río remontando su corriente; los bucaneros Ralego y Keymisco fueron los que llegaron a desafiar a las guarniciones españolas que cuidaban del río, quienes los derrota-

ron en dos años consecutivos en las veces que intentaron cumplir sus propósitos; nuevamente en el año de 1547 Realego equipa una flota poderosa compuesta de cinco barcos y dirigida por Keynisco, quien sufre otra derrota más a manos del Gobernador de la Guayana, Don Diego Palomeque, muriendo en la batalla un hijo de Realego "el cual gastó el resto de su vida llorando sus infortunios, la muerte de su hijo y el parto infeliz de sus mal concebidas ideas"; con estas experiencias los ingleses dejaron por la paz la empresa pero los holandeses no cejaron y cambiando de táctica consiguieron entablar relaciones comerciales con bastantes pueblecillos ubicados a lo largo del río, sobre todo en la Guayana, y "... había años en que subían, y bajaban nueve, u diez fragatas cargadas" (1).

La reglamentación en la Colonia es común con el resto de América en lo que se refiere a legislación fluvial, posteriormente en los decretos, tratados y convenciones se encierran las normas directrices de su política fluvial.

Desde el 14 de mayo de 1869 el Congreso de Venezuela declaró la libre navegación en el Río Orinoco y en sus afluentes para todos los pabellones sin distinción de ninguna especie:

"Artículo 1º.- A partir de la publicación de la presente ley, la navegación del Orinoco y de sus afluentes, del lago de Valencia, del lago de Maracaibo y de sus tribu-

(1).- "El Orinoco Ilustrado.- Bogotá. 1955. P. 54. Escrito y publicado en 1741.

tarlos, sobre toda la extensión de la República, será abierta a los navíos mercantiles extranjeros remitiéndose a la navegación interior, bajo reserva de conformarse con los reglamentos dictados en la materia." En los artículos siguientes se establece la igualdad de los barcos extranjeros a los nacionales para la cuestión de impuestos y la sumisión expresa a los tribunales nacionales para el caso de reclamaciones o conflictos surgidos por cuestiones de navegación.

La bondad de estas leyes que fueron dictadas en una época de gestación de la República venezolana, fué negada por los gobiernos siguientes, quienes dictaron otras disposiciones en contrario que tuvieron por otra parte, poca aplicación por lo que de hecho las vías fluviales continuaron expeditas al tráfico internacional. Posteriormente, en el año de 1873, el General Pérez solicitó y obtuvo por parte del Gobierno, una concesión exclusiva de navegación sobre el Orinoco y sus afluentes que se transmitió a distintos poseedores hasta hace poco menos de veinticinco años en que una ley declaró sin efectos la mencionada concesión; dicho permiso exclusivo se refería al cabotaje nacional partiendo de la Ciudad Bolívar en adelante.

Con objeto de reprimir el contrabando el Gobierno emitió el 12 de julio de 1893 una ley cerrando a la navegación fluvial extranjera dos de los canales del Delta del Orinoco: el Pedernales y el Macareo, siendo el principio de su vigencia el último día del mes de diciembre del mismo año

dictándose posteriormente, a los pocos meses, medidas sancio-
nadoras de las faltas e infracciones que sufriera la ley de
referencia; los afectados con su aplicación elevaron sus
quejas a la Alta Corte Federal quien rindió su fallo enmar-
cándolo en los principios que siempre había observado el Es-
tado en esta materia: "Según un principio universalmente admi-
tido, cada nación soberana en ejercicio de su poder sobre
el territorio nacional y sobre las personas que en él se ha-
llan, puede permitir o impedir a los extranjeros el acceso
al país y por la misma razón puede abrir o cerrar sus puer-
tos o sus ríos al comercio extranjero; las otras naciones y
los extranjeros aislados no tienen ningún derecho a exigir
la apertura o la clausura de sus ríos argumentando que ello
sería perjudicial a sus intereses..." continúa su exposición
admitiendo que sólo por cortesía internacional es que un Es-
tado permite que a sus ríos se apliquen las disposiciones
propias de alta mar y en cuanto a la navegación sobre inte-
riores que pertenecen por completo a la jurisdicción de ca-
da Estado, ningún otro puede reclamar la libre navegación
y la prueba de ello es que siempre se acostumbra celebrar
tratados internacionales a propósito de la misma.

Con esta confirmación de la validez del Decreto
de 1893, el Gobierno de los Estados Unidos solicitó autori-
zación en octubre de 1894, para que se permitiera a los
ciudadanos norteamericanos introducirse con sus embarcacio-
nes por los canales de Macareo y Federnales; a lo que respon-

dió el Sr. Rojas, Ministro de Relaciones Exteriores, que era imposible conceder tal permiso, pues desde que se había aplicado el decreto anterior, se había reducido en mucho el contrabando, por lo tanto sería perjudicial volver a abrir las mencionadas vías de agua a la navegación extranjera, sin embargo y con objeto de que el comercio extranjero no resintiera perjuicios estaba dispuesto su gobierno a establecer un puerto, en el Golfo de Paria, en donde se efectuara el trasbordo del cargamento destinado al Orinoco; nos permitimos anotar que el tráfico fluvial no se había cerrado por completo sino que se había dejado libre el paso por el canal más grande, el llamado precisamente Boca Grande.

En esta forma vemos como, en lo que respecta a sus actuaciones internas, el Gobierno de Venezuela ha legislado sobre sus corrientes fluviales permitiendo siempre la libre navegación, con las restricciones naturales para salvaguardar la seguridad de la República.

Ahora veremos cual ha sido su actitud con los países tanto vecinos como novecinos con lo que ha celebrado tratados de navegación y de comercio.

El 14 de diciembre de 1833 fué firmado en Bogotá el Tratado Michelena-Pombo celebrado entre Colombia, entonces Nueva Granada y Venezuela; al presentarse ante el Congreso Venezolano para su ratificación se resolvió no hacerlo, pues en varias de sus cláusulas había disposiciones contrarias a los intereses de la Nación; por lo que a la navegación fluvial se refiere, se declaró libre de impedimentos de cualquier índole la de los ríos comunes pero no se especificó cuales eran esos ríos; en vista de la negativa se ela-

bordó otro Convenio que se conoció más tarde con el nombre de Romero-Pompe y que corrió con mejor suerte, fué admitido y ratificado el 29 de abril de 1843, en él se subsanan los errores del anterior por lo que en el artículo 15 se habla de la navegación en los ríos comunes: "Con objeto de dar facilidades al comercio entre países vecinos, se conviene que la navegación de los ríos comunes a las dos Repúblicas, será libre para las dos y que los navíos pertenecientes a una de las dos Repúblicas que navegaren en el territorio de la otra no serán sometidos al pago de ningún derecho o tasa que no estén o que no estarán sometidos los barcos nacionales. Por lo que concierne a Venezuela, acuerda esta libertad a todos los navíos colombianos sobre las aguas del Orinoco o del Lago Maracaibo hasta elmar."

La duración del Tratado se convino en que fuera de doce años terminados los cuales la situación, de hecho, conservó el mismo estado debido a una tolerancia del gobierno venezolano, misma que se suspendió en 1897, como lo comentamos, entablándose desde entonces una disputa que se resolvió hace algunos años, según veremos.

Es corto en realidad el número de convenios celebrados con el Estado Colombiano. Nos ocuparemos en seguida de otro de los vecinos de Venezuela: la República del Brasil.

Existe actualmente en vigor un Tratado concluído entre ambos países el 5 de mayo de 1859 otorgando la libre navegación sobre los Ríos Amazonas y Orinoco; sus cláusulas han sido fielmente observadas pues al elaborarse se tuvo muy

en cuenta la situación real de ambos países por lo que efectivamente vino a reglamentar unas relaciones que solucionaron problemas constantes, tanto de navegación como de comercio; citaremos a continuación algunas de sus disposiciones para conocer la forma que fueron enfocados los problemas comunes; en el artículo 8 se declara que los barcos debidamente matriculados podrán pasar libremente de Venezuela a Brasil y viceversa por el Río Negro y el Amazonas hasta el Océano, igualmente los barcos brasileños que tengan cumplido este requisito de la matrícula, podrán transitar de su país al vecino pasando por los ríos, Negro, Casiquiare y Orinoco; la obligación común es respetar los reglamentos y las leyes fiscales, de policía y de sanidad que se dicten al respecto por ambos gobiernos, así como el cabotaje que será reservado a los nacionales; en el artículo siguiente se prevé la creación de un reglamento de policía uniforme y que además tanto éste como cualquier otro que sobre navegación se dicte procurará ser lo más fácil para la navegación; en los subsiguientes artículos se prevé la forma de reglamentar los cargamentos y de manejar las naves que naveguen en aguas del otro, las condiciones de establecimiento de los puertos destinados a recibir y a cargar a los barcos vecinos, las medidas de policía fluvial destinadas a este objeto y en el artículo 15 se dispone que cuando un barco sufre un accidente, una avería o un desperfecto grave podrá desembarcar su mercancía en otro puerto distinto de aquellos que se han dispuesto para este objeto, pero debe observar ciertas formalidades; del artículo que sigue al 21 se establecen las medidas fiscales y de policía, en el artículo 22

se hace una previsión por si se llegan a elaborar acuerdos que tengan por objeto subvencionar recíprocamente las empresas de navegación fluvial de los dos países; la obligatoriedad de las cláusulas de Tratado se estipuló por una duración de diez años, salvo naturalmente, las que se refieren a los límites, pasado este tiempo cada Estado está facultado para notificarle al otro su voluntad de darlo por terminado empujando a contar desde esta fecha hasta doce meses después en que cesará realmente el efecto de las mismas.

Cuando esto llegue a suceder y a petición de Venezuela se hizo en el mes siguiente una declaración de la forma en que quedarán los derechos de los ciudadanos de ambos países con objeto de evitar, en lo posible, futuros conflictos; en lo conducente dice así: "La limitación a un plazo de diez años de la facultad de navegar sobre el Orinoco y el Amazonas para brasileños y venezolanos respectivamente no atenta en nada los derechos que gozan actualmente los dos países, derechos que se recuperarán a la expiración del plazo fijado de diez años en las mismas condiciones que antes de la celebración del Tratado."

El tercer país interesado directamente en la navegación del Orinoco es la Gran Bretaña a través de la Guayana Inglesa. En un litigio que se originó por cuestiones de frenteras entre Venezuela y la Guayana se trató el punto de los ríos Amacuro y Barima, comunes a ambos; en octubre de 1899 por una decisión arbitral se puso fin a la controversia estipulándose que la navegación en ambos será libre con la

obligación de someterse a los reglamentos internos de cada Estado y cubrir los derechos que se cobran por mantener siempre en buen estado a las vías fluviales; estos derechos serán siempre los mismos para las embarcaciones de ambos países y nunca serán superiores a los que paguen otras naciones, es decir, se equipararán con los de la nación más favorecida; se acuerda igualmente, no cobrar derechos de aduana de ninguna especie sobre las mercancías transportadas en embarcaciones o canoas que transiten en las vías fluviales en cuestión.

¿En resumen, qué principios sostiene Venezuela en su política fluvial tanto nacional como internacional?

Defiende, como todos los Estados Americanos, la tesis de la soberanía absoluta del Estado sobre sus aguas dulces territoriales, pero permite con la mayor liberalidad el comercio y el tránsito extranjero, quienes deberán observar las medidas reglamentarias que dicta el Estado para su protección y seguridad; la restricción al principio general es la del cabotaje nacional, mismo que fué debidamente reglamentado por la ley de 27 de julio de 1934, Título X, artículo 373, que dice textualmente: "El comercio de cabotaje no podrá ser efectuado más que por navíos nacionales, con excepción del tráfico de pasajeros y su equipaje que podrá ser realizado también por navíos extranjeros."

Los canales de Pedernales y Macareo aún continúan cerrados a la navegación fluvial internacional, misma que se lleva a cabo por el canal mayor de Boca Grande.

Modalidades y características del Derecho Internacional Fluvial Americano.--

¿Qué normas o que principios podemos derivar del examen que hemos hecho sobre los ríos principales de América?

Es innegable que todos los Estados Americanos han coincidido en la interpretación de los principios doctrinarios que han guiado las reglamentaciones elaboradas por los Estados Europeos para aplicarse a ríos también europeos; la piedra de toque ha sido el principio de la libre navegación que por otra parte funciona en ambos continentes sólo que se realiza de modo diverso, pues reglamenta relaciones que están sujetas a diversas realidades; en Europa ha surgido como un principio de Derecho Público y como tal ha sido admitido, en otro su fuente se encuentra en un elemento más interno y subjetivo: en la voluntad estatal libremente manifestada a través de los tratados, decretos y actos unilaterales. Hemos insistido en toda nuestra exposición anterior en que la forma de reglamentar la materia fluvial era de un modo propio, típico, lo cual entraña, un problema que nosotros no podemos tratar en estas investigaciones, pero que desde hace tiempo ha venido siendo objeto de estudio y es el de la existencia de un Derecho Internacional Americano; bástenos señalar el Congreso Hispanoamericano de Lima de 1847-1848, en el que se proclamó el principio de la libre navegación pero sólo en beneficio de los Estados ribereños; la primera Conferencia Panamericana reunida en Washington en 1889-1890, en la que

nuevamente se declara el principio aplicable a los ríos que corren o que separan varios Estados, pero su validez sólo tiene efectos en los ribereños; en la celebración de la Segunda Conferencia Panamericana que se llevó a cabo en México en 1901-1902 se planeó una Conferencia Geográfica Fluvial en Rio de Janeiro; etc. y que en el año de 1927 se reunieron en Rio de Janeiro varios Estados Americanos con objeto de tratar de codificar el Derecho Internacional que se aplica en América habiéndose presentado un número considerable de proyectos, entre los cuales el marcado con el núm. 19, era el que se refería a la navegación fluvial.

Pues bien, el hecho de que sean diferentes las normas y la forma de interpretar los grandes principios generales que tienen su vigencia en uno u otro continente, nos autoriza a tratar de calificar como más apegada a los valores y principios jurídicos y por lo tanto mejor a una doctrina que a la otra?

Me creemos que sería válida una calificación de esta especie basada sólo en que en América no se observan las mismas leyes que en Europa, pues debemos tener muy en cuenta siempre que nuestros Estados no han hecho sino adoptar la Doctrina General a la realidad del Nuevo Mundo con el objeto precisamente de que el Derecho se cumpla y se realice, es decir, que sus normas sean observadas ya que pretender aplicar otras distintas de las que hasta ahora se han venido cumpliendo sería dar lugar a situaciones anti-jurídicas. El hecho de que un principio fundamental en esta

materia tenga diverso origen no cambia su esencia; WINIARSKY, el gran internacionalista polaco opina a propósito que: "D'après les règles du droit international en vigueur, la base du droit de naviguer en territoire étranger est constituée par le consentement de l'Etat territorialement intéressé, qu'il s'agisse des fleuves communs, dist internationaux, ou qu'il s'agisse des fleuves nationaux; en d'autres termes par la volonté expresse ou tacite du maître du territoire". (1)

En esta forma creemos que ya no queda la menor duda sobre la juricidad de los principios americanos.

La Doctrina Europea fundamenta sus normas fluviales internacionales en la idea de que "sobre los ríos internacionales.. -como dice JULIO DIENA.- de una y otra especie, cuando sean navegables, cada uno de los Estados ribereños debe tener el derecho a la libre navegación, sin que ninguno de ellos pueda a este propósito atribuirse un derecho exclusivo, ni aún en aquella parte del río que pasa por su propio territorio. Este derecho se justifica, observando que la naturaleza ha constituido una especie de consorcio entre los Estados Ribereños y cada uno de ellos debe, por esta razón, tener la posibilidad de participar de las ventajas que de tal situación se derivan. En cuanto a los terceros Estados, es

(1).- WINIARSKI, BHODAN: Principes généraux du droit fluvial international, R.D.C.- 1933.- T. III. pág. 153.

también racionales y justo reconocerles la facultad de ejercer la navegación en los ríos internacionales que son navegables, incluso para las naves que remontan la corriente procedentes del mar, porque los ríos de tal especie se consideran como medios de comunicación óptimos, que la naturaleza ofrece a los hombres a fin de que estos puedan usarlos (1).

En cambio la Americana parte de otras ideas muy diversas que ya hemos repetido varias veces a lo largo de esta exposición, y como dice H.D. REID: "La navegación fluvial está basada en tratados que generalmente no confieren el derecho de navegar libremente mas que a las partes contratantes y en algunos casos a una sola de ellas, Vgr. el río Columbia, que puede ser surcado por barcos canadienses y atravesar el territorio norteamericano y llegar al mar sin tener obligación de un acto de reciprocidad" (2).

A través de estos tratados se armonizan perfectamente la soberanía de cada Estado, con los principios tanto de libertad comercial como de tránsito fluvial sin necesidad de reconocer ningún derecho a los terceros respecto absoluto a la soberanía de los Estados no han tenido ningún auge en América ni las Convenciones Generales ni las Comisiones Internacionales para administrar las vías fluviales, ideas que no es muy factible que sean aplicadas en alguna ocasión; pues pensa-

(1).- DIENA, JULIO: Derecho Internacional Público. Traducción de la 4ª. Ed. italiana por J.M. Trias de Bés - Barcelona 1948. pag. 200.

(2).- MOORE, J.B.: pag. 638.

mos que sería necesario o bien cambiar la manera de ser de nuestros pueblos o bien cambiar la política económica de las Grandes Potencias tanto Europeas como Norteamericana.

Por lo que se refiere a los trabajos que deben ejecutar los Estados para el mantenimiento y la conservación de las vías fluviales, nos concretaremos a hacer nuestras las palabras pronunciadas por el Dr. ALEJANDRO ALVAREZ en la Conferencia de Barcelona de 1921: "Estos trabajos son casi imposibles de ejecutar, o no se puede más que a largo plazo y con grandes gastos, se necesitan millares de obreros, exige la organización de una policía, y de otros muchos servicios análogos; se encontrarán con las mismas dificultades que cuando la apertura del Canal de Panamá. Se podría colonizar la región sin exageración."

¿Será necesario recalcar que el cabotaje siempre se reserva al pabellón nacional?

Por todo esto "resulta de este conjunto de circunstancias, dice el Maestro MANUAL J. SIERRA -que la mayor parte de los ríos de América Latina, tienen un carácter diferente al de las grandes arterias fluviales europeas o de Estados Unidos. No interesan sino a un número limitado de Estados, los ribereños." (1).

El profesor GIDEL encuentra siete características fundamentales en la doctrina americana:

(1).- Derecho Internacional Público. México 1955. P. 302.

1º.- Libertad de hecho sobre los ríos, sobre todo en lo tocante a la navegación, no importando que sean nacionales o internacionales. Se acuerda tanto a los pabellones de los Estados no-ribereños al igual que para los barcos de los guerra de los ribereños.

2º.- Pero esta libertad no es siempre más que una concesión graciosa de parte del soberano local; no se acuerda jamás como el reconocimiento de un Derecho.

3º.- Las actas que establecen la libre navegación provienen siempre de Convenciones bilaterales y jamás multilaterales.

4º.- La concepción que domina es la económica; es ella la que determina el régimen de los ríos. No es sólo el factor geográfico quien determina la cuestión, como en Europa por ejemplo.

5º.- Estos ríos no son nunca incomodados por comisiones internacionales; cada Estado es quien administra libremente su sección de río.

6º.- Los trabajos de mejoramiento y mantenimiento dependen sólo de la voluntad de los ribereños a quienes no se les puede exigir la construcción de esos trabajos. Esta idea tiene relación con concepciones de orden público, la soberanía del Estado ribereño es absoluta, ella se unifica así en una gran parte a las concepciones de orden económico.

7º.- El Cabotaje está reservado al pabellón nacional.

Es de desearse que bien sean estos principios o bien otros, se observen siempre con lealtad cumpliendo sus obligaciones cada Estado para con los demás, como en realidad ha sucedido casi siempre; ojalá y sucesos como el que aconteció entre Colombia y Perú el primero de septiembre de 1932 en el puerto fluvial de Leticia, no se vuelvan a repetir nunca más; en nuestras manos está el hacerlo ya que los medios y las fórmulas más o menos se tienen y se han encontrado.

Proyecto de Convención General de Derecho Internacio

nal Fluvial Americano del Dr. Alejandro Alvarez.--

Habiendo tomado en consideración todos estos antecedentes históricos, doctrinales y prácticos, y además con un gran conocimiento de la realidad americana, Alejandro Alvarez a resultas de la Convención de Barcelona elaboró un proyecto de Convención General para los Estados Americanos. Lo transcribimos en seguida por considerarlo sumamente interesante y por ser una de las primeras experiencias en su género.

En primer término nos ofrece el profesor Alvarez una clasificación de los ríos encontrando cinco categorías, siendo tres internacionales y dos nacionales.

I).- Ríos Internacionales:

Los que separan o atraviesan dos o más Estados. Se subdividen, a su vez, en tres categorías:

a).-- Ríos de interés universal: Son los grandes ríos que son objeto de acuerdos generales entre Potencias europeas, esos acuerdos que aseguran la libre navegación sobre los ríos han creado también las comisiones internacionales para administrarlos. Estas comisiones son mantenidas en donde ya existían y se crearán nuevas si es necesario.

b).-- Ríos que no interesan más que a los ribereños: Son los ríos en los que la libre navegación no ha sido acordada ordinariamente mas que a los ribereños, por convenciones concluidas entre ellos. El sistema de las convenciones "inter-se" deberá ser mantenido por esos ríos; de suerte que a lado de la reglamentación general establecida por la Convención podrá existir una reglamentación especial emanada de los ribereños, la cual a su vez, no podrá contravenir las disposiciones de la convención general. Este sistema tendrá la ventaja de permitir a los Estados de la América Latina continuar aplicando los principios que le son propios, adhiriéndose a la Convención General.

c).-- Ríos que no atraviesan el territorio de más de dos Estados y que están en parte inexplorados: Generalmente los ribereños se reservan el uso de estos ríos. Por lo tanto están sometidos en todo a la reglamentación que los ribereños juzguen necesaria, sin que pueda esta reglamentación llegar hasta la supresión de la libre navegación; además esos

ríos deberán ser enunciados nominativamente en la Convención.

II).-- Ríos Nacionales:

Son aquellos que corren por completo sobre el territorio de un Estado; se subdividen en dos categorías:

a).--Ríos que tienen una gran importancia comercial; el Estado propietario es libre de reglamentar a su agrado la navegación de esos ríos, pero deberá en lo que sea posible, aplicar el principio de la libre navegación.

b).-- Ríos que no tienen esta gran importancia para el comercio internacional; sobre estos ríos no habrá inconveniente en que el Estado territorial impida la navegación extranjera.

En esta forma, sobre la base de una distinción de este tipo, el Dr. Alvarez nos ofrece un proyecto de Convención General sobre los ríos navegables que tomaría en cuenta las situaciones diferentes de Europa y América:

"a).-- El enunciado del principio de la libertad de navegación deberá dominar toda convención y aplicarse a todas las categorías de ríos internacionales. Este principio consistirá en que la navegación comercial deberá ser libre para los pabellones de todas las naciones sobre el pie de una perfecta igualdad; pero el cabotaje podrá ser reservado.

"b).-- Vendrán en seguida las disposiciones especiales relativas a la administración internacional de los ríos de la primera categoría.

"e).-- Para los ríos de la segunda categoría se podría estipular como ha sido hecho en el Congreso de Viena de 1815 y conforme también, con la práctica de los Estados de América Latina, que los Estados ribereños de los ríos internacionales deberán reglamentar entre ellos, de conformidad con el principio general de la libertad de navegación estipulado en los primeros artículos, las materias no previstas en la Convención y las cuestiones relativas al uso de los ríos. Estas cuestiones tratan principalmente: 1º fijación de los derechos y tasas a recibir; 2º a la cooperación de los ribereños a la policía, higiene y trabajos de mantenimiento y mejoramiento; 3º de la aplicación y de la fijación de reglas que deben aplicarse en tiempos de guerra; 4º de la reglamentación del uso de las aguas para la irrigación y la industria en las condiciones autorizadas por la Convención; 5º del reglamento de las diferencias relativas por la navegación.

Derecho Internacional fluvial en los otros Continentes.

1.- En Africa: Ríos Congo y Niger.--

Las exploraciones de Livignstone y Stanley abrieron al mundo nuevos horizontes de trabajo, nuevas fuentes de riqueza y campos inexplorados para el comercio internacional, el Río Congo o Lualaba como le llamaban los negros y que hasta entonces no era más que una incógnita, adquirió gran importancia y atrajo la atención cada vez con mayor intensidad, de los países de mayor fuerza económica. El que desde un principio manifestó o se sintió con mayores derechos que ningún otro para ejercer su soberanía sobre el río fué Portugal, quien así lo manifestó en diversas ocasiones, bástenos con recordar su actitud en el Congreso Internacional de Geografía comercial efectuado en París, en el año de 1878, cuando en la sesión del 27 de septiembre una de las secciones emitió su opinión sobre la conveniencia de una unificación del comercio y del gobierno de cada país representado, en toda empresa que se vinculara con la exploración del Congo y del Africa Equatorial, a esto replicó de inmediato la delegación portuguesa protestando porque la conferencia no tenía derecho a meterse en la política colonial de Portugal. Por supuesto que no sólo era este país el que tenía interés en esta vía fluvial, sino también había otros, como Inglaterra, Bélgica, Holanda y Francia que habían establecido pues, puestos, misiones y habían enviado también expediciones de científicos a estas regiones.

Ante esta situación algunos miembros del Instituto de Derecho Internacional comenzaron a inquietarse, pues vieron que no pasarían muchos años sin que comenzaran las disputas por la soberanía del Río Congo, lo que podía causar disturbios rivalidades y aún guerras entre las Potencias Europeas; uno de los primeros, si no el primero, en llamar la atención de los miembros del Instituto sobre este punto, fué el profesor Meynier, quien en la sesión de dicho órgano celebrada en París en 1878, sostuvo la conveniencia de reglamentar la navegación de esta vía y someterla a una vigilancia internacional; por otra parte, tanto el profesor de Laveleye en su artículo publicado en la Revue du Droit International del mes de junio de 1883, como el profesor de Liége abogan por la misma causa solicitando el segundo de ellos, la neutralización de la vía.

Pocos meses antes, (en julio), de celebrarse en la ciudad de Munich, la sesión correspondiente del Instituto de Derecho Internacional, el mencionado profesor Meynier redactó una carta-circular que envió a sus colegas del Instituto presentando los argumentos que consideraba más importantes para apoyar su idea, dichos argumentos eran precisamente parte de las ideas expuestas en un principio, así como el hecho cierto de que al interés general no le parecería bien que un Estado se adjudicara derechos de transporte sobre el río con exclusividad por lo que no habiéndolo hecho en aquella época, era el momento más oportuno para elaborar una reglamentación sobre su navegación y neutralizarlo o bien internacionalizarlo; para demostrar tanto la seriedad de la

proposición como la facultad del Instituto para estudiar el problema, invocó el párrafo 3º del Artículo 1º del Estatuto en el que señala como una de las finalidades del mismo la de "Consagrar oficialmente un principio reconocido como estando en armonía con las necesidades de las sociedades modernas" lo que se daba en el presente caso, terminando en su argumentación por exhortar al Instituto a que no se contentara con proclamar el principio sino en buscar un país que se entusiasmara con la idea e invitara a las naciones a una reunión internacional en la que se elaborara un reglamento.

Estas ideas fueron muy bien acogidas en general y Sir Travers Twiss contestó con otra muy interesante en la que da una serie de datos muy precisos y muy valiosos sobre el río que se refieren tanto a sus particularidades geográficas como a sus características hidrográficas, así como señaló los puertos principales y sus posibilidades futuras, hizo una relación pormenorizada de todas las factorías establecidas por Staleny destacando la que fundó en Ntamo y a la que llamó Leopoldville; igualmente y con objeto de que entendieran mejor su explicación, dividió el río en tres partes: el Bajo, el Medio y el Alto Congo; el primero de ellos es navegable totalmente y accesible perfectamente desde el mar y tiene un puerto de cierta importancia desde el cual se podrá establecer un comercio regular con Europa, se trata de Punta de Lenha y que además ponía en comunicación con otro sitio de mucha importancia como era Bona o Embona, antiguo mercado de esclavos y que tenía una situación esta-

penda y un clima ideal. En la parte Media del Río no se podía navegar, pues estaba llena de escollos y caídas de agua, empezaba en las primeras cataratas y terminaba en Stanley-Pool y por último, en el Alto Congo no se sabía aún con certeza la situación en que estuviese, pero en esas mismas fechas andaba un barco a vapor realizando exploraciones. En principio se declaraba de acuerdo con las ideas de Moynier y de Laveleye sólo que no aceptaba la idea de neutralizar el río, pues entendía como tal la prohibición que se establecía en estos casos a los barcos armados para que surcasen las aguas lo que de acontecer en el presente caso con las aguas del Congo, no sería una acción total ya que sólo se podía llevar a cabo en la primera parte del río como ya sabemos y además será una medida impropia, pues las riberas y las islas del Río estaban habitadas por tribus de salvajes que atentaban contra los blancos y cometían actos desde simples piraterías hasta asesinatos, destacándose por su crueldad la tribu de los Missolongos; además trajo a recuerdo el informe que el Cónsul Inglés rindió a su gobierno en el año 1877 y en el que relata las aventuras de un súbdito inglés que en unión de un grupo de portugueses se dedicaban al tráfico de esclavos, por lo tanto cree que lo mejor es integrar una comisión internacional que vigile la libre navegación del río (Bruselas a 24 de julio de 1883).

En el mes de septiembre de ese mismo año se reunió el Instituto en Munich y el incansable Moynier preparó un extenso y bien documentado memorándum en el que volvía a insistir sobre el tema, de él entresacamos lo siguiente:

111

La urgencia de la declaración de internacionalización del río se debe entre otras cosas, a que los comerciantes situados en el Africa Equatorial y en el Congo, han comenzado a vender armas de fuego a los negros por lo que el tránsito se ha convertido en peligroso, por otra parte, diversas personalidades y organismos han solicitado a sus respectivos gobiernos se decretase la mencionada internacionalización del Río Congo, como podemos leerlo en el Missionary Herald (de Londres) de ese año, en que los misioneros así se expresan; igualmente la Cámara de Comercio de Manchester (Inglaterra) lo ha solicitado así a la Foreign Office al igual que varias instituciones filantrópicas como la Antislavery Society; el famoso viajero Sr. Bahrís ha llamado la atención de su gobierno en este sentido en numerosos artículos publicados en revistas de Berlín; la Cámara de Comercio de Rotterdam también se dirigió a La Haya; "la neutralidad del Congo" figura entre los tractandas de la Liga internacional de la paz y la libertad, etc.

Sin embargo, no está de acuerdo con la internacionalización del río al menos en el sentido con que se emplea el vocablo en Europa y en la forma en que se lleva a cabo; una corriente de tratadistas opinaban que se le aplicase un régimen semejante como el que en los Tratados de París de 1856 se había determinado para el Río Danubio, ahora bien, ya se estaba entrando en un terreno más serio, pues se hablaba de un acuerdo por aplicar y se citaba uno que no reflejaba más que los principios anunciados y proclamados en Viena, surgía entonces la pregunta ¿quién entre quienes se iba a

elaborar el acuerdo y a quiénes se les aplicaría? conforme a los principios del Congreso de Viena, que en este caso es necesario informarse, los Estados facultados para reglamentar la navegación de un río son los ribereños (Art. 108), pero con relación al Congo todas las Potencias Europeas tenían el carácter de no-ribereños por lo tanto era necesario tomar en consideración otros factores para dar respuesta a esta pregunta; se tomó en cuenta que tanto Portugal como Francia eran hasta ese entonces, los países que habían manifestado tener algún derecho soberano sobre esta vía fluvial por lo que serían los que encabezarían la lista, después de ellos seguirían todos los que tuviesen algún interés en la vía, fuese de cualquier naturaleza y estando en esta situación Inglaterra, Bélgica y los Países Bajos ya que habían fundado puestos comerciales, científicos o religiosos; pero el relator no termina aquí lo relacionado con las partes del tratado, sino que propone que se deje la puerta abierta para que en el futuro, cualquier Estado que lo desee, pueda adherirse al mismo sin mayores dificultades. Todas estas preocupaciones surgían por la importancia innegable del río, máxime que la única réplica que se le podía hacer se salvaba fácilmente y era la consistente en indicar que el río no formaba un sistema unitario de comunicación, pues como ya se sabe, no era totalmente navegable, lo que se resolvía supliendo con otros medios de transporte tales como canales laterales, ferrocarriles y carreteras logrando así la unidad buscada por lo que permitía considerar al río como una vía de comunicación directa en toda su extensión. Por otra parte no desconocía el Sr.

Moynier el peligro que ofrecía el exigir la neutralización del río, por lo que se admitía la existencia de la policía armada que velara por la seguridad de los comerciantes; para terminar su memorandum, ofrecía un proyecto de reglamentación que se tuvo muy en cuenta en la Conferencia de Berlín de 1885. En este proyecto se afirmaba la libertad de navegación para todos los pabellones (Art. 1º), la que se extendía a los casos en que barcos de banderas enemigas de alguno de los firmantes del Tratado navegase por el río (Art. 4º); se prohibía en absoluto el tráfico de esclavos (Art. 6º); se proponía la creación de una comisión internacional que se encargara de vigilar el cumplimiento del Reglamento para lo cual los firmantes le transmitirían los poderes suficientes contando con una policía armada a su disposición; dicha comisión se integraría con un representante de cada país interesado y que firmase el acuerdo.

Después de discutir ampliamente todas las razones y argumentos expuestos, el Instituto resolvió, el 17 de septiembre, y en su parte más importante, lo siguiente:

"L'Institut de Droit International exprime la vœu que le principe de la liberté de navigation, pour toutes les nations, soit appliqué au fleuve du Congo et à ses affluents, et que toutes les puissances s'entendent sur des mesures propres à prévenir les conflits entre nations civilisées dans l'Afrique équatoriale", etc. (1).

(1).-- Annuaire de Droit International. Sesión de Munich. 1883.

Dos años más tarde, en el Acta General de la Conferencia de Berlín, se acordó definitivamente la libertad de navegación para los Ríos Congo y Níger (Arts. 13 y siguientes para el primero y 26 y siguientes para el segundo); dicha libertad se entiende en la forma más amplia posible ya que se extiende a la cuenca de los ríos, a sus afluentes, a los lagos, a los canales, a las carreteras y a los ferrocarriles (Arts. 15 y 16); a los barcos de guerra igualmente se les consideraba en la misma forma salvo en lo referente al contrabando, aunque cabe anotar que para el Río Níger no se estipuló en forma expresa; se declararon inviolables las personas y los establecimientos (Arts. 22 y 25 del Acta del Congo); se acordó también integrar la Comisión Internacional que tendría las características apuntadas por el Sr. Moynier en su Proyecto (Art. 17). Este Reglamento estuvo en vigor hasta el año de 1919 en el que se firmó el 12 de septiembre, el Tratado de San Germain y en el cual se revisaron los artículos del Acta General de Berlín, muchos de los cuales se volvieron a reproducir salvo los últimos y "no se habla ya en general de una Comisión del Congo" (1). En realidad dicha comisión sólo existió en el papel, pues nunca llegó a integrarse.

Han surgido algunas dificultades entre Francia y

(1).--FRANZ VON LISZT.-- "Derecho Internacional Público. 12ª edición alemana. Barcelona 1929. págs. 284, 285 y 203.

Gran Bretaña, ribereños del curso superior e inferior respectivamente, pues Inglaterra se opone a que los barcos armados naveguen por el curso del Río Níger y Francia insiste en que lo hagan. En el año de 1934 la Corte Permanente de Justicia Internacional señaló y determinó algunos aspectos de la navegación en los ríos de África en un Decreto en el que resolvió el caso de "Oscar Chinn, sujet britannique"; asunto motivado por un litigio entre Bélgica y el Sr. Chinn el que tuvo su origen en un problema de transporte en el Congo, pues el país citado había otorgado en el año de 1921, la administración del mismo a una Compañía particular en la que tenía el 51% de las acciones, años más tarde llega el Sr. Chinn y establece una competidora, por lo que la compañía belga se ve obligada a rebajar el precio de sus tarifas para defender su clientela por lo que le causa daños al Sr. Chinn, quien lleva el asunto hasta la Corte Permanente de Justicia Internacional; había un conflicto peligroso pues se esbozaba cierta restricción a los poderes soberanos de un Estado en beneficio de los particulares, por lo que la Corte declara que "La libertad del Estado Belga no es examinada ni está en causa" (1). La resolución no fué muy del agrado de todos y despertó encontradas controversias; como lo demuestra la misma decisión que se tomó por seis votos contra cinco, de la que comenta el Profesor CHARLES ROUSSEAU que descansa sobre una noción extraña de la igualdad de trato... "la décision du gouverne-

(1).-- GIDEL.-- Op. cit. pág. 53.

ment belge portait, en réalité, atteinte au principe de la liberté commerciale, car la liberté de navigation n'est pas une liberté abstraite et théorique, mais une liberté concrète et effective..." (1).

B).-- Ríos Nilo y Zambeza.--

El Río Nilo que tiene una extensión de 6.500 kms. está en una situación muy diferente de los anteriores, ya que la reglamentación de sus aguas es hecha por las leyes interiores de Egipto; en el año de 1910 se firmó un tratado entre Gran Bretaña y Egipto en el que se establecieron reglas para aplicar las aguas a sistemas de irrigación en los que saldría beneficiado el Sudán ya que una parte del Nilo-Azul se aprovecharía para regar el Sudán.

En cuanto al otro río, al Zambeza, también se halla fuera del Acta de Berlín; tiene una extensión de 2.660 kms. y se encuentra sometido a tratados Anglo-portugueses fechados el 30 de mayo de 1879, el 26 de febrero de 1884, y el 11 de junio de 1891, en los cuales se ha declarado la libertad de navegación para todos los pabellones.

2.- En Asia.--

La característica de los ríos asiáticos es que prácticamente no interesan más que a un solo Estado; los que permiten la navegación son los ríos Ganges, Indo, Yang-Tsé-Kiang

(1) ROUSSEAU, CH:-- Droit International Public-Paris.1953.
P. 403.

sobre el que se agravan los obstáculos de por sí grandes, con la guerra Chino-Japonesa de 1937 a 1945, por lo que su curso casi se hizo intransitable para los terceros.

Los Tratados que se han firmado en general concier-
nen solo a los ríos fronterizos como en el caso de Mekong que
después del Tratado del 13 de febrero de 1904 se le sometió
a la vigilancia de una Comisión Franco-siamesa misma que ha
sido reorganizada por los tratados firmados los días 23, 25
y 26 de diciembre de 1950 por Francia con los Estados asocia
dos de Indochina y que son Camboya, Laos y el Vietnam.

CAPITULO SEGUNDO

DOCTRINA GENERAL Y PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

1.- Clasificación de los Ríos:

Después de esta revisión panorámica del Derecho Internacional Fluvial es necesario que consideremos con mayor cuidado y con cierto detenimiento algunos de los principios que sostienen la Doctrina General del mismo; que por otra parte no son ninguna cosa nueva ya que repetidamente los hemos venido citando a través de nuestra exposición anterior.

En las conferencias y tratados internacionales siempre se procura determinar con precisión los ríos sobre los cuales se van a aplicar las medidas y los acuerdos que se firmen, por lo que lógicamente vemos que se ha considerado que no todos los ríos que existen sobre la tierra tienen razones suficientes para que sean reglamentados por normas de carácter internacional; ahora bien ¿qué criterios se han seguido para efectuar esta clasificación?, se han ofrecido muchos de los cuales citaremos los más importantes a continuación.

A.- El primero es aquél que se fija en un elemento meramente físico pero que determina en una gran parte la importancia de una corriente fluvial y que seguramente desde tiempos inmemorables viene sirviendo de base para deter-

102

minar la categoría de la misma: es la navegabilidad; por lo que hay:

- a).-- Corrientes fluviales navegables.
- b).-- Corrientes fluviales no navegables.

B.-- Sin embargo ésta no ha sido considerada como la clásica, tiene este carácter la que consagró el Tratado de Paz de 1919 y de la que tantas veces hemos hablado:

- c).-- Ríos nacionales.
- d).-- Ríos internacionales.
- e).-- Los primeros son aquellos que tienen su curso sobre el territorio de un mismo Estado.
- f).-- Los segundos, los que atraviesan en su recorrido dos o más Estados.

C.-- Dentro de esta misma escuela se presenta el profesor Moyer proponiendo que el término de ríos internacionales sólo se aplique a los que atraviesen sucesivamente varios Estados, es una observación que procura delimitar el calificativo de internacionales sin añadir ningún dato de importancia.

D.-- El empleo de los términos anteriormente expuestos como dijimos, se consagró a principios de este siglo aun que el profesor Engelhardt así los venía llamando en sus interesantes estudios que hizo sobre la navegación fluvial; antiguamente se les denominaba:

- e).-- Nacionales.

f).-- Comunes.

Así tenemos que en el Artículo 5º del Tratado del 13 de mayo de 1777, celebrado entre Austria y el Elector Palatino, se estipuló que "Los ríos mencionados en el artículo precedente (Danubio, In, Salza) serán comunes a la Casa de Austria y al Elector Palatino..."; aún a principios del siglo XIX se sigue empleando esta terminología para los ríos que atraviesan dos o más Estados; concretamente vemos que al Río Rhin, en el proyecto presentado por el Duque de Dalberg a la Comisión del Congreso de Viena se le llama en esta forma; por otra parte su aplicación se extiende aún más y no tan solo a los ríos sino también a los lagos y demás corrientes de agua como sucedió en el Congreso de Carlsbad el 21 de octubre de 1906, firmado por Suecia y Noruega, en el que se elaboraron normas especiales para aplicarse a los lagos comunes entre ambos países.

E.- g) Ríos Nacionales.

h) Ríos Fronterizos

i) Ríos No-Nacionales.

j) Ríos Internacionales.

El eminente internacionalista Dr. Oppenheim añade a la clasificación clásica una nueva categoría de ríos a los que llama "fronterizos" o sean los que dividen o limitan a dos o más Estados; esta denominación la derivó de este tipo de ríos que presentan unos problemas muy especiales tanto al

jurista como a los Estados ya que su función es muy importante, sin duda alguna el que es esencial es el determinar su propiedad; de ellos dice el profesor Sierra: "Los ríos que sirven de límite a dos o más Estados, pertenecen en principio a los Estados ribereños. Sobre la parte en que éstos ejercen sus derechos de propiedad y soberanía, no existe un acuerdo unánime; se considera que los derechos de cada Estado llegan hasta la línea media del río o bien hasta la del canal más profundo, llamado *thalweg* " (1).

Como lo enuncia el Profesor Sierra, existen dos escuelas que nos dan lineamientos generales para saber hasta que punto del río llegan las fronteras de los Estados limitados; hasta el Siglo XIX estuvo muy en boga la Escuela de Línea Media, o sea aquella que nos dice que trazando una línea imaginaria por la parte central de la corriente fluvial se determinan las jurisdicciones de cada soberanía vecina; sus raíces están en el Derecho Romano como salta a la vista; se le ha criticado mucho ya que presenta grandes inconvenientes, pues por ejemplo en tiempos de una crecida es factible que la corriente interrumpa su curso normal y entonces se expenda lateralmente lo que provoca que los límites internacionales queden sin fijezas de ninguna especie y condicionados a que el río vuelva a sus márgenes anteriores, lo que bien puede suce-

(1).--Ob. cit. pág. 289.

der o no; hay un ejemplo que podíamos considerar como típico en esto y es el llamado de El Chamizal, terreno que está situado en territorio fronterizo entre los Estados Unidos y la República Mexicana; en el año de 1864 el río Bravo, por un movimiento de avulsión abandonó su antiguo lecho quedando por lo tanto una franja de tierra descubierta que por todos conceptos pertenece a México y que sin embargo el Gobierno Norteamericano se ha negado a devolver no obstante que al someterse el litigio a un tribunal arbitral, en el año de 1910 dictó su fallo, en el sentido antes expresado; un caso de negación del Derecho apoyado sólo en la fuerza de las armas y en la potencia del país.

Debido a estas irregularidades de la escuela anterior los internacionalistas han elaborado otra tratando de que resuelva todos los problemas sin crear unos nuevos; se le conoce con el nombre de Escuela del Thalweg; fué propuesta por Francia desde el año de 1798 en el Congreso de Rastadt y sustenta sus puntos sobre la idea del mejor aprovechamiento de las ventajas que ofrece el río, por lo tanto habrá que atenerse para determinar las fronteras de los países que poseen límites fluviales, al canal más profundo el que sufrirá desviaciones en las corrientes más rápidas; si hacemos memoria recordaremos que pocos años antes el Consejo Consultivo Provisorio acababa de proclamar el principio de la libre navegación por lo que ahora procuraba que dicha declaración fuera efectiva y se realizara, ofreciendo en consecuencia un sistema que le reportaba a los ribereños las mayores ventajas que era posible obtener en la práctica.

Ne tuvo gran éxito la teoría sino hasta hace poco tiempo; ha sufrido algunas reformas y rectificaciones como en el caso de la fijación de la frontera guayanesa en el que tanto Brasil como Gran Bretaña al intercambiarse notas, modificaron un poco el sistema original pero con eso han determinado su aceptación general; esto ocurrió en el mes de noviembre de 1932. El profesor Ansilotti explica que la razón esencial de la existencia de esta tesis está en los deseos que tiene cada Estado por sacar los provechos máximos que ofrezca el río, por lo que no les conviene adoptar una línea limítrofe que sea artificial y fija sino que les conviene más buscar "una línea móvil que permita obtener las ventajas previstas "(1). La crítica más fuerte que se le presenta a la Escuela del Thalweg es que sólo puede ser útil a los Estados que sean divididos por ríos navegables ya que sólo a estas corrientes se les puede aplicar y aún esto no sucede siempre, pues hay ríos, sobre todo los que tienen navegación marítima-fluvial si se nos permite calificarla de esta manera, a los que no se les puede aplicar las normas dictadas por el Thalweg; mencionaremos el caso del que hablamos en páginas anteriores y que nos demuestra el acierto de esta afirmación: el del Río de La Plata, como dijimos se han ensayado múltiples soluciones en diferentes épocas, la más reciente fué en el año de 1940 en que se reunieron representantes de los dos países litigiosos, Argentina y el Uruguay, y en el que no se

(1).-- GIDEL.- Le Régime des fleuves Internationaux. Université de Paris. 1947.-1948. p. 4.

pudo llegar a ningún entendimiento máxime que la situación fué agravada por la existencia de una reclamación uruguaya sobre unas islas que posee Argentina y que según los reclamantes les pertenecen de pleno derecho. Hay otro caso bastante conocido y es el de la discusión que se entabló en el año de 1934 ante la Suprema Corte de Justicia de los Estados Unidos entre los Estados de Nueva Jersey y Delaware por cuestiones de límites fluviales.

En las convenciones que se celebran sobre cuestiones de ríos siempre se procura establecer con mucho cuidado los derechos y obligaciones de los contratantes ribereños sobre las aguas de los ríos fronteras; así vemos que en el Tratado de Delimitación Franco-Española de Bayona del 2 de diciembre de 1856 -ejemplo citado por el Dr. Gidel- se declara que el curso del Río Bidasoa es común a ambos Estados y por lo tanto su tránsito está basado en el régimen de la libre navegación para los súbditos de ambos contratantes (Art. 20); haremos referencia a varias de las estipulaciones ya que son características de este tipo de tratados, así vemos esta libertad también se extiende para el paso de un río a otro (Art. 21) y también a la pesca (Art. 22); se prohíbe la construcción de diques y se obligan a suprimir los existentes (Art. 23); en cuanto a las barcas y botes, en principio están sujetos a la jurisdicción de su país de origen no importando el lado del río sobre el que naveguen, sólo cambia esta situación cuando la barca se encuentre amarrada a una de las orillas, sujetándose entonces a normas especiales; en cuanto a la jurisdicción de los puertos no se

atiene a la línea del thalweg sino a la del puente en su parte media, este sistema también se ha seguido en otros ríos como en el Rhin, cuando se estipuló en el artículo 66 del Tratado de Versalles que Francia ejerciera su soberanía hasta orillas alemanas, por supuesto que este artículo fué protestado por Alemania alegando que era contrario al derecho común alemán según se desprendía de lo acordado en el Tratado Francia-Bade firmado en el año de 1840; no es sino hasta el año de 1930 cuando se hizo caso a la protesta poniendo en vigor la Convención de Abril de 1925 terminando la vigencia de esta norma que Gidel califica de excepcional.

En cuanto a los ríos "No-nacionales" e "Internacionales" ¿qué diferencia existe entre ambos?; el mismo nos dice que esta manera de clasificar los ríos no es la común entre los tratadistas y define textualmente los "no-nacionales", en la forma siguiente: "Thirdly, there are rivers which run through several States and are therefore named not-national rivers " (1). Siendo los "internacionales" los que además de permitir la navegación, cruzan o separan algunos Estados; como se ve ambos corren sobre el territorio de dos o más Estados con la característica de que los segundos, además de ser navegables, separan dos o más Estados.

(1).--"International Law-Vol. I. Peace-seventh Edition.-- London. P. 420 ".

-
F.- Dentro de esta última escuela o sea aceptando la categoría señalada por el Dr. OPPENHEIM se propone que los nombres más correctos para los diversos tipos de ríos internacionales son los de:

-
k).- Ríos contiguos.

l).- Ríos sucesivos.

Siendo los primeros los que sirven de límites a dos o más Estados y sucesivos los que cruzan los territorios de varios países.

-
G.- En los Tratados de Versalles se consideraron expresamente como internacionales algunos ríos europeos y sus afluentes principales, estos son: El Río Oder, desde su confluencia con el Oppa; el Río Danubio, desde el Ulm; el Elba, desde el Vltava; por último el Niemen, desde el Grodno. Como se ve se excluyó al Rhin y según opina el Dr. WINIARSKI con bastante razón, esto se debió a que los autores del Tratado consideraron a este río como de esta categoría sin necesidad de decirlo expresamente, pues había sido objeto de muchos tratados en que se le consideraba desde hacía mucho tiempo en esta forma; pero no solamente los ríos antes mencionados se consideraron como internacionales, sino todavía que perteneciera a esta inmensa red y que sirviera para dar acceso al mar o algún Estado o a varios de ellos; el Danubio es un clásico ejemplo así como sus tributarios principales que fueron internacionalizados: el Drave, el Tizza, que

desde el Barca y desde el Szamos se les concedió este carácter; igualmente el Moros desde su confluencia en la villa de Arad. El citado profesor WINIARSKI llama la atención sobre la diferencia que existe entre el término río internacional y "río declarado internacional", pues el primero es una palabra muy general y muy común utilizada con frecuencia; en cambio el segundo implica una serie de cualidades que sólo estos ríos poseen, como son la de la administración por una Comisión Internacional, las de su navegación libre a todos los pabellones y otras más que sólo estos tipos de ríos poseen. Como se ve los autores del Tratado prefirieron no definir los ríos sino se contentaron con nombrarlos y reglamentarlos; la importancia que tienen es mayúscula como se comprenderá. De aquí se deriva que actualmente el sentido de la palabra río internacional ha sufrido algunos cambios por lo que ha perdido firmeza, ya no tiene el sentido estricto que tenía anteriormente; los tratadistas modernos ofrecen varias opiniones diversas que llevan al mencionado WINIARSKI a decir que "... ahora el Derecho Internacional no tiene términos apropiados para designar los ríos declarados internacionales o bien distinguir los ríos comunes de los internacionales" (1).

H.— Hemos hablado de unos ríos principales que engrosan su caudal con las aguas de otros menores, de donde sur-

(1).— WINIARSKI: Principes Généraux du Droit Fluvial International. R.D.C. 1933. Vol. 45. P. 106.

ge la consideración de dividir a los ríos en:

M).-- Ríos principales.

N).-- Ríos tributarios.

En realidad no merece mayor comentario; el régimen que se les aplica ya será comentado en su oportunidad al ver los principios que privan en los convenios internacionales; por ahora démonos cuenta de que un elemento meramente geográfico determina una clasificación de los ríos.

I.-- En algunos cuantos ríos se efectúa una navegación que nos se puede considerar como fluvial solamente, es decir, que participa también de la navegación marítima. El Dr. CARLOS DUPUIS hace mención de que los tratadistas actuales señalan con cuidado estos dos tipos de navegación sobre los ríos, bien sean internacionales o nacionales; en principio, estos ríos tienen un mayor interés que muchos otros ya que la navegación marítima da lugar a que el número de países que fijan sus ojos en ellos sea muy grande, es muy natural que todos los barcos toquen esos puertos "Marítimo-Fluviales" y que siempre tengan importancia los mismos, hay varios de estos que son de los mejores del mundo como Londres, Amberes, Hamburgo y en América tenemos a Buenos Aires, a Montevideo, a Ciudad del Río, etc. Hay un conflicto que se plantea siempre cuando dos o más son los Estados que tienen injerencia en la administración y en la propiedad sobre todo de estos ríos, cuando un país es propietario de una parte del trayecto pero no de su desembocadura siendo ésta propiedad de

otro Estado chocan los dos intereses por ser diferentes, ya que al primer propietario le convendrá que se mantenga siempre libre la navegación con el extranjero para incrementar su comercio así como para que sus naves puedan transitar en cualquier momento; no sucede lo mismo con el otro interesado, ya que éste preferirá que el tráfico permanezca cerrado con objeto de que sólo sus barcos sean los que efectúen el intercambio con el ribereño superior incrementando así su flota mercante. El caso del Río Escalda en referencia con los Países Bajos fué precisamente de esta naturaleza. ¿Cómo han considerado los teóricos así como los convenios internacionales estos casos?

El autor que comentamos líneas anteriores nos indica que nunca se han considerado sino que se les han pasado, es decir, hasta ahora no se han dado cuenta de la existencia de estas distintas posibilidades de navegación en un mismo río, sólo la práctica ha tomado en cuenta estas circunstancias aunque no en una forma completa y perfectamente consciente — "Les exemples de L'Escaut et du Danube montrent que, confusément inconsciemment, d'instinct en quelque sorte, la pratique a fait la distinction dont l'importance avait échappé à la doctrine." (1).— Por lo tanto encontramos que los beneficios del Congreso de Viena de 1815 no se aplicaron a estos ríos cuando menos en su totalidad, como sucedió con el Danubio en su desembocadura.

(1).— CHARLES DUPUIS.— "Liberté des Communications, R.D.C. 1924. T.I. p. 260.

Consideramos que por todas estas circunstancias se pueden considerar a estos ríos como formando parte de una clasificación especial, serían los:

e).-- Ríos de navegación marítimo-fluvial.

J.-- La delegación francesa ante el Congreso celebrado en Barcelona en 1921, habiendo estudiado el nuevo giro que en los Tratados de Paz se había dado a los ríos internacionales (en el sentido clásico), ofreció a los congresistas una nueva clasificación que trataba de subsanar los errores que tenía anterior de 1919, para lo cual se habían tomado en consideración los diferentes elementos que entran en juego por lo que proponía que a los ríos internacionales se les clasificase dentro de las dos formas siguientes:

p).-- Ríos de interés internacional limitado.

q).-- Ríos de interés internacional general.

En el primer grupo entraban aquellos ríos que crusaban o separaban dos o más Estados; y en el segundo se considerarían a las corrientes fluviales que además de presentar las características de los anteriores, tenían otras más por lo que eran sometidos a un régimen jurídico especial que tenía por objeto aprovechar mejor sus beneficios en provecho de la comunidad internacional.

Aunque no fué aceptada tal como se propuso por los delegados franceses es innegable su influencia en las consideraciones que le siguieron y en la declaración final.

K.- Cabe mencionar en forma especial la clasificación fluvial elaborada por el internacionalista americano Dr. ALVAREZ, en la que vemos el esfuerzo por adoptar una Teoría Jurídica a una realidad distinta de aquella para la que fue creada; como ya la vimos en páginas anteriores (§64 y) en una forma brevemente explicativa, ahora solo nos remitimos a enumerarla con objeto de recordarla.

1.- Ríos Internacionales.

r).- Ríos de interés universal.

s).- Ríos que no interesan más que a los ribereños.

t).- Ríos que no atraviesen el territorio más que de dos Estados y que se hallan en parte inexplorados.

2.- Ríos Nacionales.

u).- Ríos que tienen una gran importancia comercial.

v).- Ríos que no tienen una gran importancia comercial.

L.- Por último, citaremos la clasificación que recientemente nos ha presentado el distinguido catedrático de la Universidad de Viena Dr. ALFRED VERDUROSS y en la que nos advierte que "... hay que establecer en el aspecto jurídico la siguiente clasificación de las vías fluviales:

w).- "1.- Ríos no navegables y ríos que en su curso navegable sólo atraviesen un Estado (ríos nacionales). A estos se asimilan los ríos que separan o atraviesen Estados que no hayan ratificado ni la Convención de Barcelona ni otro

tratado fluvial.

x).- "2.- Ríos de interés internacional, que separen o atraviesen Estados que han ratificado la Convención de Barcelona u otro tratado fluvial, pero están sustraídos a la fiscalización de una comisión fluvial.

y)1.- "3.- Ríos de interés internacional bajo la fiscalización de una comisión internacional, compuesta únicamente de representantes de los Estados ribereños (internacionalización de primer grado).

z).- "4.- Ríos de interés internacional bajo la fiscalización de una comisión internacional, en la que están representados también Estados no ribereños (internacionalización de segundo grado).

z').- "5.- Ríos internacionales sometidos a la administración directa de una comisión fluvial (internacionalización de tercer grado).(1).

2.- Críticas:

Con la enumeración que hemos hecho de las diferentes escuelas clasificadoras de los ríos, tratamos de entre-sacar de las mismas los criterios base que han servido a sus autores para elaborarlas. En primer término hemos presentado

(1).--ALFRED VERDROSS.-- Derecho Internacional Público. P. 502 y 503.

aquellas que consideramos sustentadas solamente sobre elementos meramente geográficos, hidrográficos y políticos; posteriormente fuimos ofreciendo las que tomaban otros elementos distintos para diferenciar las corrientes de agua hasta terminar con las que propiamente no presentaban un elemento como diferenciador principal, sino que por no dejar escapar ninguno se equilibraban sin dejar que uno sobresaliera más que el otro; es de advertirse por otra parte que el primero de ellos es el que más ha imperado entre los juristas desde que se preocuparon por el problema. En consecuencia y resumen, podemos establecer dos grandes criterios discriminadores de los ríos:

1.- El Físico.

2.- El Extra-físico, o sea aquél que además de tomar en cuenta estos datos, hace referencia a otros que no son geográficos.

Como es muy explicable, el primero es el que imperó durante mucho tiempo y es el que surgió junto con la historia de los pueblos, pues casi siempre eran los ríos los que dividían las regiones en que se iban estableciendo las familias de pobladores, más tarde se convirtieron en fronteras naturales como lo son en la actualidad, amén de la importancia tan conocida en el desenvolvimiento económico y cultural de la humanidad; cuando se incrementó la importancia económica del río por servir de vía de comunicación, fué necesario saber donde nacía y qué territorios atravesaba para poder así esta-

blecer su nacionalidad y por lo tanto determinar quién ejercería sus poderes soberanos para controlar la administración de la vía; en este momento vemos que ya empieza a mezclarse un elemento que no es ni geográfico ni topográfico, sino que es jurídico mismo que adquiere mayor importancia junto con otros más, tales como el político, el de tránsito, etc, lo que sugiere a los tratadistas unir todos estos datos bajo una misma palabra que es "interés internacional"; pero no se contentan con esto, que realmente es un acierto, sino que tratan ahora de diferenciar este tipo de interés y se le llama ahora "general" o "limitado". Pese a todos estos intentos no ha surgido aún la teoría que resuelva todos los problemas existentes y que tome en cuenta todos los factores.

La crítica que nosotros enderezamos contra las doctrinas del primer grupo es la que siempre se les ha hecho: su unilateralidad. De las agrupaciones del segundo criterio es conveniente hacer algunas observaciones particulares; el hecho de que en la Convención de Barcelona de 1921 no se hallan definido las vías fluviales de importancia internacional extraordinaria, sino que sólo se hallan nombrado y reglamentado nos hace ver que no hubo un criterio fijo ni tampoco claro que nos sirva de guía, para comprender la misma; se dieron cuenta los convencionalistas de que había una serie de ríos que tienen una gran importancia y probablemente no se pusieron de acuerdo en el por qué, por lo tanto, el inconveniente más serio es que en el futuro no se sabrá a que atenerse fundamentalmente, materialmente para juzgar si un río es o no susceptible de so-

meterse a ese régimen que naturalmente no es muy del agrado de los países propietarios de los ríos; "son pocos los ríos que merecen este nombre -dice WINIARSKI- en el sentido completo de la palabra, pues la mayoría son ríos que no tienen un gran volumen de agua y que a veces, ni siquiera son navegables, es por esto que los Convencionistas cuidaron mucho de aplicar este calificativo, por otra parte, el efecto de la declaración de internacionalidad a un río acarrea una serie de consecuencias jurídicas para los interesados que, no siempre son de su agrado, tales como la pérdida parcial de la soberanía, el sometimiento a una administración especial en la que intervienen Estados no ribereños; el delegado de Polonia decía: "estamos en presencia de actos jurídicos, existen ríos que son declarados internacionales, la consecuencia de esta declaración ha sido la admisión de los no-ribereños en la administración de los ríos... declarar libre la navegación de un río no quiere decir internacionalizar el río. " Hubo gran discrepancia en la aplicación de estos términos y casi todos los delegados estuvieron de acuerdo en que cuando se trate de un río al cual se aplique un cierto sistema de libertad, este río será denominado de interés internacional y nosotros podemos abandonar a aquellos que hablan de administración internacional.. el empleo de una sola palabra internacional".(1).

A propósito de la distinción entre los diversos tipos de ríos, el profesor Pillet habla de la misma al intentar dar una serie de fundamentos a su Derecho de Comercio esen-

(1).-- Op. cit. págs. 104 y 105.

cial en los Estados, opinando que no tiene importancia quebrarse la cabeza buscando un criterio adecuado para diferenciar entre un río nacional y otro internacional: "El Estado comerciante tiene evidentemente un interés público de primer orden en que estas vías de comunicación más fáciles y menos costosas sean abiertas con este objeto... La navegación del otro no estorba su propia navegación; la existencia de una flotilla de comercio en sus aguas interiores no amenaza en nada su propia seguridad; en cuanto a sus intereses fiscales la reserva siempre hecha de la aplicación integral de sus leyes de aduana, la garantiza plenamente..."

La pretensión de derivar de una serie de hechos la existencia de un derecho unilateral que no tiene correlación con ninguna obligación jurídica de los Estados lo lleve a formular una teoría pseudo-jurídica de la que no hacemos mayores referencias por no ser aplicables al caso nuestro.

En el año de 1927, en la Convención de Río de Janeiro que hemos hablado anteriormente, se presentó entre otros, proyectos, el núm. 19, que trataba de los ríos americanos y su navegación clasificándolos a la manera clásica por lo que no se tomaron en cuenta las ideas del Congreso de Barcelona: "Une rivière internationale est celle dont le cours navigable traverse le territoire de deux ou plusieurs nations ou qui leur sert de frontière".

Ahora pasamos a la clasificación que nos brinda D. Alejandro Alvarez de la que en diversas ocasiones hemos manifestado nuestros elogios a tan laudable esfuerzo, máxime que

es uno de los primeros, si no el primero, que se hace con tanto cuidado; sin embargo pensamos que el problema no se resolvió en el fondo ya que mientras se trate de trasladar una legislación europea a la americana por más adecuaciones que se le hagan es difícil que quede bien; estamos conformes en el reconocimiento de principios valederos universalmente pero no en la intención de que se trate de hacer cumplir los mandatos que se derivan de las convenciones en donde surgen estos principios, en una forma uniforme; esta es una idea que repetimos ya varias veces y que lo seguiremos haciendo, pues estamos convencidos que el fracaso de muchas buenas ideas y de muchos sistemas estriba precisamente en eso así como en la falsa interpretación del sentido con el que fueron enunciadas. Por otra parte es difícil llevar a la práctica los diversos criterios sustentados en la clasificación comentada, pues decir que hay ríos de interés internacional es reconocer la existencia de un echo, pero no la causa que lo produjo, en otras palabras, el que existan ríos de este tipo se debe a que los Acuerdos Generales se han ocupado de ellos y aquí surge la pregunta, ¿pero por qué sólo de ciertos ríos y no de todos? su respuesta probablemente nos dé un nuevo y más exacto criterio de clasificación. En lo que respecta a los ríos nacionales nos indica que son aquellos con tales y cuales características geográficas e hidrográficas y que tienen mucha o poca importancia comercial, nos preguntamos nosotros, ¿quién va a determinar esa importancia y conforme a qué principios? ¿a su tonelaje transportado? ¿al volumen de sus aguas, a la diversidad o cuantía de los capitales extranjeros que tengan negocios en el río?.

Respecto al criterio sustentado por el profesor vienes vemos que unifica diversos puntos de vista: ríos navegables que atraviesen un solo Estado y ríos no navegables (elementos geográficos y políticos), etc.; en seguida gira toda su ordenación alrededor de la mayor o menor fuerza que tenga la comisión internacional encargada de administrar la vía, en resumen, son demasiados criterios sin que tengamos una línea general que seguir, por otra parte consideramos que ni aún así está completo, pues hay ciertas vías que escapan a su clasificación, ¿en qué sitio colocaríamos, por ejemplo, al Río San Fernando, afluente del Amazonas?, conforme a la clasificación clásica es un río nacional que sin embargo tiene abierta su navegación al pabellón extranjero por lo que su interés es ya internacional, pero no se encuentra adherido a Convención de Barcelona aunque sí a tratados bilaterales, en cuanto a las comisiones fluviales no tiene ninguna relación con ellas, pues ya sabemos que en América no tienen ninguna aplicación. Nuevamente nos encontramos ante una clasificación que no tomó en cuenta la situación propia de los ríos americanos.

En último término haremos mención del doble aspecto que el profesor GIDEL nos señala en los ríos, diciendo que se pueden considerar desde dos puntos de vista: el geográfico y el jurídico, siendo éste: "Fleuve qui jouit d'un certain régime d'internationalité, qui est l'objet des compétences de plusieurs Etats, qui échappe dans une mesure plus ou moins large à l'autorité de l'Etat local" (1).

(1).-- GIDEL.-- Op. cit. p. 1.

¿Aceptamos esta definición como buena?, nos parece que el sentido jurídico lo circunscribe el maestro GIDEL a sólo describir una serie de datos, de hechos que aunque ciertos no nos dicen qué es el objeto sino que sólo nos lo describen; es decir, conocemos así su aspecto exterior pero no su esencia; aparte de que no es muy propio decir que el río "Gaza" de cierto régimen jurídico.

3.- Definición y clasificación propuesta.-- Una vez que hemos criticado todas las escuelas clasificadoras de los ríos, así como las definiciones principales que conocemos, nos corresponde a nuestra vez intentar ofrecer un sistema que presente, en nuestra opinión, mayores ventajas que los anteriores, advertimos que sabemos muy bien que es más fácil destruir que crear por lo que no será muy sencillo dar algo valioso, sin embargo lo intentaremos.

Vía fluvial de interés internacional: la que presentando determinadas características geográficas, hidrográficas, políticas y económicas se le hace objeto de un conjunto de normas jurídicas de validez pública internacional.

En esta definición procuramos abarcar todos los datos que juzgamos importantes, así empezando por el nombre de vía fluvial lo utilizamos porque nos parece el más apropiado, dado que no sólo son ríos los que importan a la comunidad, sino también otra clase de volúmenes de agua; de interés internacional porque efectivamente no es la vía la internacional en sí, sino el interés de los hombres; señalamos enumerativamente los grupos o criterios que creemos son los que determinan precisa-

mente la internacionalidad del interés porque en ellos se agrupan todos los datos interesantes en una vía fluvial; cuando se den todos estos datos entonces se deberá sujetar a un régimen administrativo determinado compuesto de normas jurídicas que a su vez sean de las que el Derecho llama públicas y cuyo ámbito de aplicación sea la comunidad o cuando menos varios países que voluntariamente acepten su fuerza obligatoria.

Aceptada la definición tratemos ahora de aplicarla a las diferentes clases de vías, en la inteligencia que aquellas que no comprenda serán vías fluviales de interés nacional. En efecto, al examinar los tipos de vías fluviales encontramos que son diferentes por lo que señalamos tres tipos:

- a).- Comunes.
- b).- Fronterizas.
- c).- Mixtas.

a').- Estas serán aquellas vías que cruzan el territorio de dos o más Estados.

b').- Las siguientes son naturalmente las que limitan a dos o más Estados.

c').- Mixtas serán entonces las que presenten características de ambas o bien lleven en sí otros datos que hallan compelido a la comunidad a darles la categoría de objetos del interés general.

Las demás consideraciones de que si es navegable o no, o que si es principal o afluente, etc., nos parece que carecen de la fuerza suficiente para que obliguen a elaborar una clasificación propia; creemos más bien que estos son los datos que integran el tipo de interés que ofrece una vía.

PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO INTERNACIONAL FLUVIAL.

A.- Principio de la Libre Navegación.

A través de nuestra exposición precedente constantemente hemos hecho mención de una serie de principios y normas generales que orientan y que guían las relaciones existentes entre los países a propósito de las vías fluviales que presentan un carácter internacional; el principio aquí enunciado es, sin duda, alguna, el más importante y su historia corre paralela con el desenvolvimiento del Derecho Internacional Fluvial y casi nos atravesaríamos a decir que hasta ahora el problema planteado por el principio ha constituido el motor constante de las investigaciones científicas y el objetivo directo de los tratados y acuerdos internacionales.

En los primeros tiempos no hubo ninguna duda sobre la vigencia del principio, pues "El principio de la libertad de navegación a través de los ríos estaba acogido por el Derecho Romano, que extendía a las orillas los principios de libertad que regían para los ríos mismos". (1).

Ya hemos indicado que al terminar la existencia del Imperio Romano los principios de su Derecho fueron recogidos por los distintos reinos y por los nacientes Estados de la Edad Media, habiéndose observado algunos con fidelidad y otros

(1).--JULIO DIENA.-- Derecho Internacional Público. 1941. pág. 208.

se desecharon de plano por influencias extrañas, del Derecho Bárbaro principalmente, y por las exigencias naturales y cada día crecientes del desenvolvimiento económico que planteaba nuevos problemas que no estaban previstos. Igualmente conocemos que el principio que nos interesa sufrió en su vigencia llegando hasta ser relegado y olvidarse por completo, por lo que durante muchos años careció de vida, pues las legislaciones locales reglamentaban sobre bases opuestas por completo a los postulados de la libre navegación.

No es sino hasta el Siglo XVII cuando nuevamente se habla de la libertad en la navegación y a partir de ese momento se van sucediendo diversas escuelas y teorías que se ocupan de justificar o de negar la validez del principio; todas ellas son un reflejo de las corrientes predominantes de las épocas en que fueron elaboradas e inclusive algunas son producto directo de determinada postura económica bajo cuyo patrocinio se escribieron los tratados que defendían la misma como justa y correcta.

Con objeto de conocerlas o cuando menos tener una idea aproximada de las principales posturas, haremos a continuación una exposición breve de las más representativas teniendo siempre presente que todas ellas se mueven entre dos polos opuestos: primacía del principio absoluto de la libre navegación sobre cualquier otra consideración, por una parte y por la otra: Imperio de la soberanía estatal sobre cualquier pretensión obligatoria de validez universal. Refiriéndose a esta discrepancia de ambas Escuelas, el profesor GEORGE DE LE-

NER, en un curso que sustentó en la Academia de Derecho Internacional de La Haya, afirmaba que el Derecho de las comunicaciones internacionales tenía por misión precisamente conciliar ambos intereses, ambas tendencias opuestas y contradictorias. "Según una, la soberanía territorial es superior a cualesquiera otra consideración."

"Se puede aplicar esta tendencia fuertemente acentuada a la antarquía tal como se manifiesta en estos últimos años en diversos países y según los cuales, en sentido abstracto y absoluto, un país debe esforzarse en sostenerse a sí mismo, con exclusión de toda relación con el extranjero.

"En tales condiciones el interés en las comunicaciones internacionales está fuera y un Estado no puede ser determinado, por consideración a sus ventajas, en consentir alguna disminución a su independencia y de su autoridad soberana. Es decir, que estará a un lado de las concepciones del Derecho Internacional de las Comunicaciones.

"La otra tendencia tiene el cuidado predominante de satisfacer a las exigencias de la comunidad de intereses de las naciones para la obtención de un máximo de ventajas materiales de sus cambios y de sus relaciones recíprocas.

"Está inspirada por las concepciones de cosmopolitismo del cual el progreso, después de un siglo, es cierto a despecho de las reacciones nacionalistas actuales... diremos con Ch. DE VISSCHER acerca de las dos tendencias: se pueden

modificar sus relaciones pero no se trataría de sacrificar completamente la una a la otra... ... "Realizar en un justo equilibrio la conciliación de estos principios naturalmente antagonistas,.. es la meta del Derecho Internacional." (1).

En seguida de estas interesantes transcripciones que nos ayudan a situar mejor el problema, enunciaremos las diversas escuelas que se agrupan bajo estas dos tendencias.

1.- Teorías que postulan la primacía de la Libre

Navegación sobre la Soberanía de los Estados.

1.- Esta primacía puede ser de validez universal distinguiéndose las siguientes doctrinas:

A.- Doctrinas de Derecho Natural.

B.- Doctrinas del Paso Inocente: a) Puffendorf o de la Conviabilidad y b) Wolff y Vattel o de la Armonía y perfeccionamiento social.

C.- Doctrina de la Asimilación.

D.- Doctrina de Fauchille.

E.- Doctrina de Seelle.

2.- El principio de la libre navegación tiene una validez restringida aplicándose sólo a los ribereños.

F.- Doctrina de la Comunidad Fluvial de Hafter.

G.- Doctrina de la Vecindad Fluvial.

H.- Doctrina de la Servidumbre Internacional.

(1).- Reglas Generales du droit des Communications Internationales.- R.D.C. 1946. M. T. 55.- Págs. 15 y 16.

III.- Teoría que subordina la libre navegación a la

Soberanía Estatal.

I.- Doctrina Americana.

A.- Doctrinas de Derecho Natural.-

En esta denominación se agrupan una serie de tratadistas que acuden al Derecho Natural para derivar de allí los argumentos en que apoyan sus afirmaciones de la existencia de un Derecho Universal de libre navegación.

Son varios los autores de esta teoría pero quizá el que le ha dado más renombre y quien la ha defendido con mayor fuerza en un momento muy oportuno fué el holandés Hugo Grocio, estructuró perfectamente las antiguas ideas y nociones de la libre navegación ofreciendo un sistema de fácil realización que tantas protestas motivó de algunas Potencias que se vieron amenazadas por estas ideas que les podían acabar con sus monopolios marítimo; el profesor Maurice BOURQUIN señala a ANGE DE UBALDIS en el siglo XIV y a NICOLAS EVERARDY en el siglo XVI, como antecesores del autor que venimos comentando. La causa que impulsó a GROCIO a escribir su obra fué la consulta que le hicieron La Compañía Holandesa de las Indias Orientales que al empezar a trabajar en el año de 1602 tuvo constantes dificultades con Portugal, por lo que tratando de terminirlas de una vez por todas acudieron en busca de solución a sus problemas, dándoles respuesta el profesor GROCIO, en el año de 1609, con la obra "De Jure Preadae" destacándose sobre todo el capí-

tulo núm. XII titulado: "Mare Liberum, Sive de Jure quod Batavis competit ad Indicana commercia dissertatio"; sostiene en el mismo que el mar debe ser libre y que ninguna nación tiene derecho a pretender monopolizar sus aguas alegando ser su propietaria o cualquier otro título, pues desde el Derecho Romano se sustentó el principio de que el mar no puede ser ocupado.

A raíz de la argumentación de Grocio está en el concepto de la propiedad comunal de las cosas por todos los hombres, facultad que les es otorgada por la Potestad Divina, ya que "Dios da a los hombres un derecho sobre todas las cosas de la tierra", como decía el autor (1) derivándose por lo tanto un uso común, idea que el Padre VITORIA había expuesto algunos años antes afirmándolo categóricamente en la forma siguiente: "Por Derecho Natural, comunes a todos son las aguas corrientes y el mar; y lo mismo los ríos y los puertos; y las naves por Derecho de Gentes es lícito acercárlas, y por la misma razón son cosas públicas esas cosas; luego nadie puede prohibirlas" (2). Cuando esos bienes pasaban de la comunidad a mano de los particulares no significaba que el resto de los hombres renunciaba a todos sus derechos y facultades sobre el objeto, sino que siempre se reservaban algunas pues "su intención era apartarse lo menos posible de la equidad natural (II, 2, 6) y además que

(1).-- GIDEL.-- Op. cit. pág. 28.

(2).-- ANTONIO TRUYOL SERRA.-- "Los Principios de Derecho Público en Francisco de Vitoria". Madrid. Ediciones Instituto de Cultura Hispánica. 1946. pág. 61.

"dentro de un caso extremo, existe el antiguo derecho de servirse de los bienes como si estuvieran en un fondo común, dentro de la ley humana ha sido aceptado el derecho derivado de la necesidad extrema (II,2,6,2) (1).

En todas las cosas existe la posibilidad de que sean usadas cuando tal uso no signifique un perjuicio para su propietario, fué el llamado "Derecho de uso inocente" (inocente para el que le sufre o lo permite; II, 2, 3, 1,); al aplicar estas ideas a las vías fluviales navegables afirmaba que debían "ser abiertas a aquellos que tengan necesidad de un pasaje por causas legítimas... uso necesario para el que lo solicita (II, 2, 3, 1) "; pretende llevar el alcance de este principio hasta justificar el empleo de la fuerza cuando le sea negado a un Estado que tenga imperiosa necesidad de usarlo por ser requerido así por sus necesidades. Junto con este derecho de uso inocente concedía GROCIO que también las mercancías podían transitar libremente por este pasaje, criticando y condenando la imposición de tasas lucrativas, ideas que iban contra la corriente dominante en aquella época; nos presenta dos ejemplos:

a).-- El de los marseleses que recibían muy buenas entradas con los impuestos cobrados en la navegación del Canal de Maurins.

(1).-- WINIARSKI.-- "Los Principios Generales del Derecho Fluvial Internacional. pa. 118.

b).-- El de los romanos que cobraban algunas tasas por el paso en el Rhin.

Esta idea es combatida en el siglo siguiente principalmente por BARBERAC, pues él no sólo admite el derecho que tienen los Estados de cobrar impuestos, sino que lo exige "para el permiso de pasar que no se está obligado a acordar"(1). Wirnianski observa, y con razón, que la calificación de la inocencia del paso debe dejarse al país que la va a sufrir ya que éste sabe mejor que nadie si el permitir el paso le acarreará algún daño o no; ahora bien, se pregunta, en caso que la situación sea en este último sentido ¿cómo se resolverá la solicitud?, GROCIO no dió ninguna respuesta y los tratadistas posteriores intentaron buscar alguna solución de acuerdo con los principios que defendían.

La teoría sustentada por Holanda a través de Grocio provocó disgustos en aquellos países que, de aplicarse las mismas, saldrían perjudicados; concretamente la Gran Bretaña se sintió atacada y para contrarrestar estas ideas comisionó a otro tratadista de Derecho Internacional para que elaborara una teoría contraria que protegiera sus intereses surgiendo de este modo el "Mare Clausum" escrito por SELDEN el año de 1635; en él afirma el derecho de propiedad de Inglaterra sobre el Mar del Norte basándose en la prescripción como uno de los modos de adquirir la propiedad, que en este caso tenía una antigüedad muy grande; pero el Monarca inglés Carlos I no

(1).-- GIDEL.-- Op. cit. pág. 29.

se conformó con contra-atacar en el campo de las ideas, sino que pidió a Holanda que castigara severamente al atrevido Grocio por defender ideas perjudiciales para su país comunicándole a su Embajador en La Haya, lo siguiente:

"En primer término, tenemos como un principio incontestable que el Rey de la Gran Bretaña es soberano sobre la tierra y sobre el mar en toda la extensión de sus dominios y que a él le corresponde mantener la soberanía sobre todos los mares británicos, así como dentro de su reino, porque sin esto, no puede estar seguro ni mantener su honor y el respeto que le es debido entre las otras naciones. De lo contrario, comandando los mares puede obligar a todos los países a mantenerse en guardia cuando le juzgue oportuno. A tal presunción, el Mare Liberum le ha dado el primer golpe de desaprobación y al que puede ser respondido con el Mare Clausum no tanto por los discursos sino por el lenguaje más serio de una potente marina para ser mejor comprendido, aunque la paciencia agotada no quiera esperarse a salvaguardar sus derechos en otra forma" (1). No se conformó con enunciarlo sino que unió la acción a la palabra y mandó sesenta barcos armados para apresar aquellas barcasas que pescaban arenques en los Mares del Norte, pues dicha pesca estaba reservada para los súbditos ingleses, según lo afirmaba SELDEN; una vez que los apresaban debía "exigírseles a título de satisfacción que viniesen a pe-

(1).--CHARLES DUPUIS. Op. cit. R.D.C. 1924. T. 10. pág. 134.

dirle autorización de continuar su pesca contra el pago de un tributo anual" (1)., posición que Cronwell sostuvo con las siguientes palabras: "... l'Angleterre ne souffrira pas qu'un autre pavillon que le sien flottât contre sa gré, sur l'Océan".

B.-- Doctrinas del Paso Innocente.

Inspirándose en el Derecho Natural pero enfocando el problema desde un ángulo diverso, hay una escuela conocida como la de "El Paso Innocente" que nos ofrece una solución y una explicación de la validez de la libre navegación. Hay dos tendencias muy semejantes pero que discrepan en algunos puntos por lo que hemos subdividido esta escuela en dos grupos y que son:

a).-- Teoría del Solidarismo o Conviabilidad de Puf-

fendorf.

Se le conoce con este nombre porque su autor, Pufendorf, pretende derivar de una nota calificativa del nombre, la sociabilidad, una obligación moral para más tarde pretender que por arte casi de magia adquiriera características de jurídica haciéndose, por lo tanto, exigible su cumplimiento; sostiene que el hombre al ser un animal social debe procurar integrar una sociedad armoniosa y estable realizando, por lo tanto, todo aquello que tenga como consecuencia darle realidad a estas ideas y aún más, es una obligación de Derecho Natural al

(1).-- CHARLES DUPUIS. Op. cit. pag. 134.

hacerlo; por lo tanto, si permitir a los miembros de un Estado vecino pasar sobre las aguas de un río sometido a la soberanía de un primer Estado, ayuda a darle efectividad a la conviabilidad social, debe éste otorgar la autorización aunque no se puede considerar a la misma como perfecta, pues su exigibilidad jurídica no es muy clara, "aquellos -decía Puffendorf- que teniendo necesidad de un bien, se les niega sin ninguna razón valedera o con pretexto de una deficiencia mal fundada, nen derecho a tomar por la fuerza lo que se les ha negado por la buena (III, 3,5,) (1); llega hasta afirmar que los ríos son grandes caminos que pertenecen al género humano y no al territorio por el que corren, sin embargo, su aprovechamiento no debe convertirse en una servidumbre para los súbditos del territorio cruzado; al profesor Grocio le critica en algunos de sus puntos y aunque sustancialmente está con él, no admite que un tercero alegando el uso inocente, pueda transportar sus mercancías por el río, pues esto produciría un perjuicio para los nacionales, por lo que se puede concluir que el pase inocente defendido por Puffendorf es restringido sólo a las personas.

b).- Teoría del Bienestar y Perfeccionamiento Social de Wolff y Vattel.-

Los continuadores de estas ideas son "Wolff y Vattel que defienden los mismos puntos de vista; parten de dos principios que si bien son complementarios pueden, en determinadas ocasiones, convertirse en antagónicos, dicen que hay un

(1).- Winarski, op. cit. pág. 121.

deber universal que deben cumplir todas las naciones y es el de procurar, en lo que esté de su parte, que los demás posean un bienestar común en el que vivan y se perfeccionen; con este principio co-existe otro y es el deber de procurar el perfeccionamiento propio debiendo por lo tanto observarse las normas contenidas en un orden jurídico que sirva de medio para lograr la finalidades propuestas en un principio; pero no basta con los dictados del Derecho Natural, sino que deben observarse igualmente las leyes políticas, pues estas ayudan al primero a realizar o alejarse su meta; por lo tanto, tenemos junto a un Derecho de Gentes que es necesario e inmutable, y que dicta normas para las relaciones internacionales, un Derecho positivo creado por el hombre a través de su voluntad libremente manifestada. El tipo de derechos que se derivan de ambos órdenes es diverso, ya que en un caso será perfecto y en el otro imperfecto, por lo que es muy importante esclarecer, en cada caso concreto, la clase de obligación que se exige máxime cuando entre las disposiciones naturales y las positivas pueden surgir discrepancias y aún contradicciones; cuando la obligación es perfecta puede suceder que en caso extremo, lo ilícito se convierta en lícito al no poder conseguir legalmente un fin perseguido por supuesto sea correcto y justo, el ejemplo más típico es el robo familiar; estas ideas las llevan al terreno de lo internacional y admiten que en caso de peligro inminente un Estado puede utilizar el paso de un vecino si es la única salida que tiene; esta facultad puede ser ejercida aún en contra de la voluntad del segundo; pero éste tiene el derecho de determinar cuando le causa

daño o perjuicio el paso y por lo tanto negar el permiso solicitado teniendo derecho de oponerse aún con la fuerza, en conclusión "es considerado el Derecho de Paso como un derecho perfecto por ambos autores, ya no es el paso inocente porque sería un derecho imperfecto; cuando se llega a negar su permiso, sin razón o por maldad, se causa una injuria"; como opina el profesor Winiarski, constituye la nota diferenciadora entre este dado esta postura sostenida por Wolff y Vattel y la de la Escuela Tradicional. En relación con los ríos reconocen la potestad soberana del Estado, que siempre ejerce su dominio sobre las corrientes fluviales, pero en la inteligencia que dichos poderes admiten tácitamente que las aguas están a disposición de los demás que tienen facultad de usarlas bien sea mediante una autorización o no; en el caso de que dicho uso cause un perjuicio al Estado propietario de las aguas tiene derecho a negarlo o bien señalarle el reglamento y las condiciones de paso por la corriente. Estos argumentos un poco modificados revivieron en voz de algunos asistentes a la Convención de Barcelona de 1921 y recobraron actualidad los vocablos de "ius iusus pasagi" y de "transitus innoxii" con los cuales solicitaban la libre navegación.

Ultimamente un grupo de autores tanto europeos como americanos (Wheaton, Calvo, Pradier-Fodéré) reafirman el derecho de paso como una facultad que tienen todos los Estados y que debe de ser reconocida por el resto de la Comunidad Internacional, aunque sin negar que en ciertos casos esta facultad debe subordinarse a ciertos intereses estatales que en un

momento determinado pueden ser más importantes para una nación, se podían considerar en esta forma y a la seguridad de un ribe-
reño, la economía, etc.; por estas y otras razones recomiendan
los tratadistas que se deben determinar previamente y con toda
exactitud, los derechos y obligaciones de los interesados en
tratados que se celebren con este objeto. El profesor MAURICE
BOURQUIN al considerar esta doctrina, plantea un problema que
va contra la esencia de sus principios, pues se pregunta, des-
pués de admitir el paso inocente de los barcos mercantes y de
pasajeros, si puede dársele este mismo carácter al paso de los
barcos de guerra; en este caso ya no se puede alegar ninguna
relación de comercio, pues el beneficio que obtenga el barco
al navegar por un río situado en territorio de un tercero, só-
lo le aprovecha a él como opina el profesor HALL, citado por
el mismo BOURQUIN; ¿qué respuestas dan los tratadistas a estas
cuestión?. HALL por su parte rechaza la posibilidad de equipa-
rar a esta situación con la de un barco de comercio por lo que
afirma que el tránsito del barco de guerra no se puede conside-
rar como un tránsito inocente; OPPENHAIM sí admite que se fa-
culte como si se tratase de un paso inocente el paso de un bar-
co armado, pero sólo cuando no sea en una de las vías principa-
les; otra solución sería que al admitir la inocencia del paso
se admita también la facultad de los Estados para dictar quan-
ta norma juzgue conveniente que deberán ser respetadas por los
usurios de la vía. (Westlake, J.B. Moore, etc.) El caso extre-
mo o sea el de guerra lógicamente determina un cambio en la si-
tuación, por lo que dicha consideración sufre también en sus
postulados y en la aplicación de los mismos.

Consideramos que la norma propuesta en la Convención de Barcelona es la más indicada, pues, nos indica el criterio a seguir por las partes beligerantes, quedando su cumplimiento sujeto a las posibilidades reales del momento. Como anotación únicamente diremos que el mencionado profesor considera que el paso inocente tiene toda las características de una servidumbre, idea que no compartimos, ya que posteriormente, al hablar de las teorías que admiten el derecho de la libre navegación pero sólo para los ribereños, criticaremos.

C.- Doctrina de Asimilación.--

"Du point de vue du droit naturel la navigation fluviale doit être aussi libre de toutes entraves que la navigation maritime" idea expuesta por CARACTHEODORY (1)., de la que parte una teoría que conocida con el nombre de la Asimilación, por tratar precisamente de asimilar las masas de agua dulce a las marítimas tendiendo a que la legislación de éstas se aplique a las primeras derivándose de aquí que si en el mar existe el derecho de la libre navegación no hay razón para que no se extiendan sus beneficios a las aguas interiores; esta teoría ha tenido algunos seguidores como FIORE, KARAROUSKY, MOYE, BLUNT-SCHLI, etc., probablemente el que más la defendió fue este último, quien escribió bastantes tratados de Derecho Público entre los cuales tiene un "Derecho Internacional Codificado" que presenta, en opinión de GIDEL, grandes influencias de las ideas de HEFTER, en el mencionado tratado hay dos artículos que tienen particular interés para nosotros y que son los números 312 y 314, dicho interés está no sólo en la idea que en

(1).-- WINIARSKI.-- Op. cit. pág. 126.

cierra la norma en sí, sino también en los comentarios escritos por su autor. En el segundo de los artículos admite la libre navegación para todos los pabellones sin ninguna restricción en el supuesto de que la paz no haya sido alterada; dicho principio nos dice, ya había sido consagrado desde Viena sólo que se había aplicado solamente a los ríos internacionales, lo que carece de sentido, pues integran un solo cuerpo con el mar por lo que limitar la aplicación de una norma marítima a los ríos internacionales es tanto como duplicar una misma norma; como una consecuencia evidente de esta aseveración es la de que no existe razón para establecer ninguna diferencia entre los ríos y entre estos y las demás masas de agua dulce. No obstante estas ideas, en el artº. 312 trata los ríos sucesivos y en ellos admite la navegación sólo para los ribereños "Por qué estos dos Artículos? -nos preguntamos junto con GIDEL- en realidad falta establecer su pensamiento, no ha indicado la razón de esta doble distinción entre el Artº. 312 y el 314 (1). En el Artº. 315 reglamenta la navegación en aquellos ríos que participan de navegación marítima en una forma directa, caso del que ya hablamos al hacer mención de las ideas del Dr. Dupuis al respecto.

Por más que se pretenda no se puede dejar de ver que hay una diferencia entre la navegación fluvial y la marítima, por más argumentos que se den nunca se podrán equiparar pues son casos y situaciones diferentes; el hecho de que a veces se acuda a la legislación marítima en busca de modelo

(1).- Op. cit. pág. 30.

o de guía cuando se trate de elaborar alguna norma para la navegación fluvial no quiere decir que se pretenda asimilar la una a la otra, sino sólo tomar de una lo que pueda ser útil para la otra por tratarse en ambos casos de navegación, solo que en condiciones muy diferentes. El profesor BOURQUIN que si bien no participa de esta teoría, sí nos indica que la segunda tuvo su origen en la primera, que fué una derivación de la misma y lo concretiza aún más en relación con el derecho de paso, al opinar en la siguiente forma: "El día en que las Grandes Potencias Marítimas tuvieron que inclinarse ante los intereses generales del comercio internacional se marcó su punto de partida (el del régimen internacional de las vías de comunicación, anotamos) Desde ese momento el mar abierto fué considerado como res communis abierto a todas las naciones y las repercusiones a este hecho no dejaron de sentirse."

"Inmediatamente se originó el llamado "paso inocente" que todos los Estados tienen la obligación de respetar así como en el caso de los ríos que cruzan o separan dos o más Estados, de no poner trabas a la libre navegación de los riberanos superiores" (1).

Creemos que no es necesario hacer ningún otro comentario al respecto, ya que es obvia esta situación, misma que es confirmada por la práctica general de los Estados.

(1).-- Organización Internacional de las Vías de Comunicación.-- R.D.C. 1924. IV. T. 5 p. 206.

D.- Doctrina del Profesor Scelle.-

En el cursillo que dictó el profesor Gidel en el período escolar de 1947-1948 en la Universidad Católica de París, hizo una relación, aunque breve, al punto de vista sostenido por el profesor Scelle en relación al tema de que nos estamos ocupando; este catedrático proclama la asimilación de ambos regímenes jurídicos pero con base en la interdependencia que existe entre los ríos y el mar; Gidel critica esta postura afirmando que la única interdependencia que existe es la de su "condición geográfica" por lo que de nuevo se rechaza la idea de ligar jurídicamente al Derecho Público fluvial con el Derecho Público Marítimo (1).

E.- Doctrina de Fauchille.-

El Sr. Sosa Rodríguez en su interesante estudio sobre El Derecho Fluvial Internacional y los ríos de la América Latina, nos habla de las ideas de Fauchille en lo que respecta al problema que nos hemos planteado; admite en principio la libertad de navegación sólo que ya no en la forma tan amplia y absoluta como las anteriores escuelas; respeta la Soberanía Estatal y afirma que hay circunstancias en que el principio de la libre navegación debe ser subordinado a otros intereses estatales; cuando se invoque el principio debe apoyarse siempre sobre tres puntos que son: la Integridad, la

(1).- Apuntes del cursillo citado, pág. 31.

Interdependencia, y la Solidaridad de las Naciones ribereñas. Sosa Rodríguez comenta con acierto que esta escuela no hace más que consagrar un principio de Cortesía Internacional sin ofrecer una solución definitiva que nos indique si debe admitirse o no el principio por lo que podemos aplicarle las mismas críticas que a las anteriores escuelas que se inspiran en el Derecho Natural. (1).

El profesor DUPUIS emite un juicio sobre las teorías que consideramos interesante por lo que lo transcribimos a continuación: "A l'heure actuelle, une doctrine issue des principes de la Revolution française, développée au cours du XIXe. siècle, aggravée par le progrès des idées socialistes et par le pacte de la Société des Nations, tend à ériger en droit absolu le droit d l'usage, par tout, de toutes les voies de communication, elle cherche à réaliser, par étapes successives, au moyen de conventions générales, la reconnaissance de ce droit, d'abord sur les voies de communication nationales." (2).

2.- El principio de la Libre Navegación tiene una validez restringida aplicándose sólo a los ribereños.-

F.- Doctrina de la Comunidad Fluvial de Hafter.

Los autores de esta teoría abogan también por el prin-

(1).-- SOSA RODRIGUEZ.-- El Derecho Fluvial Internacional y los ríos de la América Latina.

(2).-- DUPUIS.-- Liberté des Communications. R.D.C. 1924. T. Ie. pág. 282.

principio de la libre navegación con la particularidad que su aplicación se restringe aplicándose sólo a los ribereños basándose en que estos tienen un derecho de condominio sobre los bienes que sirven a todos, es decir y valga la redundancia, comunes; por lo tanto los ríos y demás vías fluviales que cruzan dos o más Estados; WINIARSKI cita como probable punto de partida a esta teoría el célebre decreto del Consejo Ejecutivo del 16 de Noviembre de 1792 ya que textualmente nos dice: "... el curso de los ríos y la propiedad común es inalienable de todas las comarcas regadas por sus aguas..." (1). en realidad no se trata de una copropiedad sino de un co-imperium en opinión del comentado tratadista. De esta situación se deriva que para todos los co-propietarios o interesados comunes debe existir una libertad de navegación así como cualesquier cuestión que surga relacionado con la vía fluvial, debe de ser solucionada de común acuerdo por tener todos ellos interés en su correcta administración, los problemas más generales que se presentan en estos casos son los de otorgar permisos a los terceros para que naveguen sobre las aguas del río en cuestión, la administración del mismo, que bien puede ser efectuada por todos o por una comisión nombrada al efecto, etc. No podemos negar el interés y la importancia común que tiene una vía que riega, divide y sirve de punto de unión para dos o más Estados ribereños ni tampoco el hecho de que integra una unidad geográfica, económica, fluvial e histórica de la que el Profesor DIENA considera como "La natura ha constituido

(1).- Ob. cit. pág. 127.

una specie de consorzio fra gli stati riveraschi" (1). De esta situación de hecho se pretende derivar una situación jurídica, lo que nos parece exagerado ya que es norma general la de que de los hechos no se pueden derivar normas de derecho; cuando mucho condicionarán o determinarán que los países interesados celebren numerosos tratados o convenciones y aún que acepten la situación real y geográfica en que se encuentren revistiéndola de juridicidad pero esto se logrará sólo a través de acuerdos en que las partes libremente así lo manifiesten pudiendo organizar la administración de las vías fluviales como si ^{se} tratara de una co-propiedad; esta posición que tiene puntos de contacto con la anterior pero esencialmente son diversas, la aceptamos como factible ya que se toma en cuenta, antes que ninguna otra cosa, la voluntad de los Estados, elemento principal en las relaciones internacionales y que viene a ser la principal fuente del derecho Internacional. Tanto el Dr. Winarski como el Dr. Sosa Rodríguez critican la Escuela comentada anotando el primero que tanto el Derecho Positivo como la práctica de las Grandes Potencias han seguido otro camino diverso del sugerido anteriormente; por su parte el tratadista venezolano cree que además de ser muy estricta es poco jurídica la escuela ya que en Derecho Internacional no puede hablarse de co-propiedad si no ha tenido como causa una convención expresa; coincide con lo que hemos dicho en repetidas ocasiones y es de que no hay por qué pretender aplicar a las relaciones internacionales los mismos conceptos exactamente como

(1).- Winarski, *obl cit.* pág. 129.

se dan en los demás campos campos del Derecho ya que se trata de situaciones jurídicas distintas y muy especiales. El profesor Gidel aunque en principio está de acuerdo con la opinión general en cuanto al punto de vista jurídico, nos hace notar las ventajas que presenta esta escuela para el aprovechamiento agrícola e industrial de las aguas, pues trata de establecer un justo equilibrio entre el volumen del agua, su aprovechamiento y los sujetos interesados en su utilización; cita como caso ejemplar el que se presentó hace algunos años con los afluentes del Lago Michigan que siendo en parte navegables, su volumen general no recibió ningún perjuicio mientras sólo fueron utilizadas con este objeto, en cambio cuando se ejecutaron obras de derivación para irrigar algunas zonas agrícolas, el volumen general disminuyó con los perjuicios consiguientes a los usuarios de las vías provocándose en algunos casos graves problemas que exigieron una rápida solución; como se ve en estos casos es útil el considerar esas aguas como comunes ya que así cualquier obra que se emprenda será de común acuerdo y nunca se presentarán estos casos de daños para terceros.

Sin negar la importancia económica del sistema afirmamos que con mayor razón, después del ejemplo citado por el profesor Gidel, es necesario que previamente se celebren acuerdos entre las partes interesadas en los que se prevean estos casos y se indiquen las formas de solucionar los conflictos que surgan en relación con las vías comunes, en dichos tratados se establecerán con exactitud los derechos y deberes de los firmantes y entonces será cuando se podrá hablar de una co-

propiedad, término que indica una consideración jurídica y ésta no se puede dar si no existe un acuerdo previo en el cual se apoye e en el cual se base; por otra parte, si admitiésemos la idea de una propiedad común-natural tememos que esto daría lugar a que se cometieran una cantidad innumerable de abusos en los que como siempre, saldrían perjudicados los países pequeños y débiles en provecho de una minoría integrada por las Grandes Potencias; por lo tanto es aconsejable y conveniente para todos que los ribereños sean los que resuelvan, en común, los problemas que se les planteen: "Los Estados ribereños -opina el Dr. Planas Suárez- son ellos solos competentes para reglamentar la navegación de los ríos que se encuentran sobre su territorio y lo atraviesan y que en vista de una mejor explotación de los ríos comunes, conviene que los Estados ribereños se entiendan a propósito del régimen a establecer" (1).

6.- Doctrina de la Vecindad Fluvial.-

Esta tesis ha tenido una reducida aceptación y su defensor principal, Carathéodory, sostiene que el hecho de ser vecinos engendra para los Estados una serie de obligaciones recíprocas -siendo la más común la de substención, según opina Gidel- entre las que destaca en primer término la de permitir la libre navegación para aquellos Estados que poseen vías fluviales navegables; se trata prácticamente de una restricción al gozo ilimitado de los derechos de los Estados. Pe-

(1).- DUPUIS.- Ob. cit. pág. 261.

demos ver que entre estas ideas y las expuestas anteriormente no hay una gran diferencia por lo que algunas de las críticas que enderezamos o que citamos contra ella se le pueden aplicar a la presente; quizá la fundamental que se le pueda oponer es la que no descansa sobre bases jurídicas, como nos afirma el profesor Sosa Rodríguez al igual que la anterior. Gidel anota por su parte que "La vecindad hace parte de los principios generales del Derecho Internacional de la cual el Artº. 38 del Estatuto de la Corte Permanente de Justicia Internacional" (1), con esto entendemos nosotros, el catedrático francés nos indica que si siempre se ha considerado a este factor como un elemento esencial en las relaciones internacionales, no hay ninguna razón para de nuevo sacarlo y apoyar en él una nueva teoría jurídica en la que en realidad, no se añade nuevo.

H.- Doctrina de la Servidumbre Internacional.-

Los estudiosos del Derecho Internacional Público, en su afán de poder explicar y justificar el principio de la libre navegación, han elaborado una doctrina en que tratan de identificar el derecho de paso a una servidumbre, como las que existen en el derecho Privado, "Considera WABSLEY -nos dice el Dr. Sosa Rodríguez- que los ríos al atravesar dos o más Estados están sujetos a servidumbres de uso, pues los coribereños pueden usar libremente sus aguas "(2).

(1).- Apuntes citados, pág. 32.

(2).- "Le Droit Fluvial International et les Fleuves de L'Amérique Latine. 1935. París. pág. 7.

Para Winiasaki el iniciador de estas ideas fué G.F. MARTENS en 1789, y sus seguidores F.V.Saalfeld, Selmaiz y Schmelsing quienes sostuvieron la existencia de las servidumbres naturales aunque admitiendo que son derechos imperfectos; no ha sido muy bien aceptada, sino al contrario se le ha criticado mucho ya que en primer término las servidumbres existen en los terrenos que son objeto de un derecho de propiedad, dándose por lo tanto los términos de la relación de predio dominante y predio sirviente, ¿sería factible que surgiera esta relación entre los territorios de dos o más Estados, sin la aceptación expresa de los afectados?, si la respuesta es afirmativa se originan una serie de problemas muy serios que necesitan ser estudiados con mucho detenimiento y que por lo tanto requieren una consideración particular, nosotros los señalaremos únicamente ya que la índole de este trabajo nos impide ahondar demasiado en estas cuestiones. El primero que surge es la pregunta de que si la servidumbre implica una limitación en el Derecho de propiedad o bien en el ejercicio del mismo, de ser así ¿cómo se aplica a las servidumbres internacionales? ¿se limita la soberanía de los Estados?, luego entonces ¿se permite que terceros extiendan la suya sobre el territorio de los obligados, que aparte de tener el deber de facilitar el paso a los primeros, todavía tienen que soportar su soberanía? La Srta. H.D. Reid ha elaborado un estudio monográfico bastante completo sobre las servidumbres y responde a lo anterior diciéndonos que en estos casos la que

sufre limitaciones no es la soberanía, sino la jurisdicción y esto es dentro de la medida necesaria (1); por supuesto que no es la única respuesta que existe sino otras muchas, ya que no hay un criterio unificado al respecto. Se plantean igualmente los estudiosos el problema de saber si la servidumbre internacional es permanente e independiente del tratado o de la causa de donde se derivan: algunos autores niegan esta idea y la rechazan por completo pues sería absurdo sostener que si durante la existencia de un Estado se creó una servidumbre ésta pase a manos del siguiente si es que desaparece el primero.

La mencionada Srt^a. REID nos indica que para saber cuando existe una servidumbre de Derecho Internacional necesitamos recurrir al concepto clásico que nos presenta el Derecho Romano, de lo que es una servidumbre; así compararemos los caracteres fundamentales de ésta con las notas características de la relación internacional que se pretenda identificar.

Se considera que no hay una doctrina clara y uniforme en lo que respecta a las servidumbres internacionales, pues para unos existen tanto las naturales como las convencionales, para otros sólo las que nacen de un Derecho Internacional Positivo y que requieren por lo tanto la elaboración de tratados bien sean bi o plurilaterales; algunos más

(1).-- VINIARSKI, pb. cit. pág. 135.

aceptan las servidumbres ~~in~~-faciendo; otros sostienen que el objeto de las servidumbres son derechos soberanos a lo que se oponen otros más alegando que lo que sucede es que en ciertos casos las leyes civiles deben regir las relaciones públicas, etc.

No obstante estos inconvenientes algunos autores no encuentran mejor explicación al tránsito internacional que considerarlo como una servidumbre, así tenemos al profesor MAURICE BORQUIN, que nos dice lo siguiente: "La servidumbre de paso viene a ser propiamente como el corolario indispensable de la libertad de los mares " (1).

En cambio, HEFTER las llama así por no nombrarlas de otro modo, según se desprende de su opinión al respecto: "Las relaciones entre los Estados les llevan a desarrollarse unos a costa de otros imponiendo ciertas restricciones a los derechos soberanos.. se les ha dado el nombre de servidumbres públicas naturales". Por su parte KLUBER afirma que sólo pueden existir las servidumbres convencionales y no las naturales. No admitiendo esto BLUNSTCHLI ya que ni siquiera les llama así a estas obligaciones que hacen como consecuencia de las relaciones de interdependencia entre los Estados, son limitaciones a la soberanía propias e inseparables de todo orden jurídico" (2).

(1).- MAURICE BORQUIN.- Ob. cit. pág. 172.

(2).- WINIARSKI.- Ob. cit. pág. 131.

El Dr. Sosa Rodríguez está de acuerdo con esta última opinión, pues considera, respecto a esta postura, que "jurídicamente también es criticable ya que en Derecho Internacional no hay legalmente servidumbres pues este concepto es propio del Derecho Privado y aplicado al Derecho de Propiedad, lo que es ilógico, pues un río no es propiedad de un Estado sino parte integrante de su territorio y no se le puede someter a las normas que rigen las cosas o bienes inmuebles susceptibles de ser objeto del derecho de Propiedad"(1). Más aún, en la Corte Permanente de Justicia Internacional no se le ha dado ninguna beligerancia a esta teoría y en un famoso Decreto, el de Wimbledon, se asentó que: "La Corte no toma parte sobre el punto de resolver si hay o no servidumbre internacional", a lo que añade el profesor GIDEL que "No se puede hablar de servidumbre en materia de Derecho Internacional porque no hay fundo dominante y fundo sirviente, pero sí hay servidumbres convencionales que la Doctrina acepta" (2).

Consideramos que los argumentos opuestos son bastante fuertes para demostrar la poca eficacia y validez de dicha doctrina, por lo que terminamos la exposición de esta tesis en este punto, adhiriéndonos a las críticas manifestadas ya que nos parece demasiado forzado el intento de identificar el derecho de paso a una servidumbre de Derecho Privado.

(1).-- SOSA RODRIGUEZ.-- Ob. cit. pág. _

(2).-- GIDEL.-- Apuntes citados, pág. 31.

II.- Teorías que subordinan la Libre Navegación a la Soberanía Estatal.-

El simple enunciado de este grupo de teorías nos está enunciando ya en una forma muy clara, cuales son los postulados esenciales de esta corriente doctrinaria, los cuales, como se ve a las claras, niegan lo que en tantas formas se ha aseverado en páginas anteriores, es la postura opuesta aunque procuran realizar los beneficios de la libre navegación sólo que partes de bases diversas. Esta postura no es nueva, pues ya hemos hablado de ella en páginas anteriores y lo hicimos en forma más o menos amplia y detallada cuando hicimos relación de la situación del Derecho Fluvial en América, cuyos países son los creadores y defensores más acérrimos de la misma, así mismo hicimos notar que sin negar la grandezza del principio de la libertad de tránsito no admiten que su bandera ondee sobre los postulados de su propia soberanía y procuramos explicar las causas y motivos de esta actitud, tanto en el campo de la realidad como en el de la doctrina, por lo que sería absurdo repetir ahora lo ya dicho, por lo que nos remitimos a las páginas 74 y 78 . En Europa no son muchos los que han apoyado estas ideas aunque en un pequeño grupo de tratadistas existe una aceptación que si no se manifiesta expresamente sí de una manera implícita ya que sostienen la supremacía del Estado Soberano sobre cualquier otra consideración; podemos citar al jurista alemán KLUBER, quien afirma que: "La interdependencia de los Estados se hace palpable en el uso libre y soberano de

sus aguas" (1); junto con él tenemos a PILLET, quien considera que "Los Estados no tienen mas que un solo derecho fundamental y esencial que es el respeto mutuo a su soberanía "(2).

WINIARSKI critica a las escuelas que pretenden establecer el principio de la libre navegación sobre el hecho de la interdependencia, pues con razón afirma que no se puede oponer un derecho a la existencia de un hecho; por otra parte esta misma situación resalta más la necesidad de delimitar perfectamente y respetar la soberanía de los Estados que integran la comunidad internacional; haciéndose eco de estas ideas, el Instituto Americano de Derecho Internacional en su primera sesión en Washington durante el año de 1916 elaboró una Declaración Doctrinal de los derechos y deberes de las Naciones que por cierto provocó revuelo entre los tratadistas de Derecho Público europeos. El citado catedrático resalta dos hechos como características generales de la Sociedad Internacional y que son la Soberanía Estatal y el comercio entre las Naciones, los que por su proximidad, provocan conflictos; consideramos que antes del comercio internacional existe otro hecho más general y del cual se deriva éste, siendo el de las relaciones humanas de la cual la que ha adquirido más importancia, sobre todo en estos últimos tiempos, es sin duda la que tiene por objeto las operaciones mercantiles; no podemos negar por otra parte, que existen otro tipo de relaciones

(1).-- GIDEL.-- Apuntes citados pág. 32.

(2).-- WINIARSKI.-- Ob. cit. pág. 143.

de muy diversa índole que permiten a los hombres ponerse en contacto, ya sea a través de los Poderes Estatales o bien directamente, sin necesidad de ningún intermediario; en el fondo de las mismas está presente la Soberanía de cada Estado, por lo que opina dicho catedrático que al surgir algún conflicto se entabla entre dos Soberanías, proponiendo PILLET una solución en la cual se sacrifica el interés menor.

1.- DOCTRINA AMERICANA.

Entre los principales defensores de la Soberanía Estatal encontramos al Dr. Sosa Rodríguez, el que nos ofrece varios argumentos en los que apoya dicha teoría y que son los siguientes:

1º.- Es la Doctrina que defienden la mayoría de los autores. Así tenemos como principales a Oppenheim, a Lawrence, Merignhac, Planas Suárez, Winiarski, etc.; todos están acordes en respetar la soberanía de los Estados y aconsejan que se celebren tratados y acuerdos para reglamentar la situación de los ríos que atraviesan varios Estados.

2º.- Es la única doctrina que está de acuerdo con la práctica internacional de los Estados. Así lo demuestran los numerosos tratados bilaterales o plurilaterales suscritos por las Potencias Mundiales. Vgr.: El Acta de Viena de 1815, el Tratado de París de 1856, el Acta de Berlín de 1885, los Tratados de Paz de 1919-1920, el Acta de Barcelona de 1921, etc.

Aunque en algunos de estos tratados se ha declarado el principio de la Libre Navegación, éste es válido sólo para los contratantes.

39.- Esta doctrina es la única que reposa sobre bases jurídicas perfectas. Partiendo de que las vías fluviales son parte integrante del territorio de un Estado, éste puede en ejercicio de su soberanía, permitir el uso de las mismas a otra nación; es la doctrina más completa.

40.- La doctrina de la soberanía es la más equitativa. Los principios que sustentan respecto a la Soberanía de los Estados permiten que los intereses que constantemente están en pugna -intereses particulares y Soberanía Estatal- -libertad de navegación- se equilibren a través de los Tratados especiales, pues no sería justo que un Estado, por observar el principio de la libre navegación, tenga que permitir que un extraño se aproveche de las riquezas que encierra su territorio, por lo que además cada Potencia puede hacer valer sus derechos.

Por último esta doctrina es más conforme con la naturaleza bien compleja de las relaciones internacionales.

Al pedir la validez absoluta del principio de la libre navegación, sólo se toman en cuenta las ventajas económicas y comerciales que se derivan como consecuencia de su aplicación y observancia y se dejan al margen una serie de factores al qual más de importancia como son el político, el social, etc., que forzosamente deben entrar en juego cuando se trate

de elaborar una reglamentación fluvial adecuada.

Hemos visto así las corrientes principales que tratan de justificar o bien el principio de la libre navegación -del que según afirma CALVO sus defensores no han podido ponerse de acuerdo al señalar sus consecuencias- o bien el de la prioridad de la Soberanía Estatal; se han aducido infinidad de razones y de argumentos para demostrar la razón en ambos casos; sin embargo creemos, como ya los hemos manifestado al hablar del Derecho Fluvial en Iberoamérica, que la segunda postura es la que tiene mayor validez, pues la jurisdicción de que está dotada es evidente como lo demuestra el hecho de que en la práctica es la que más se sigue, por otra parte no podemos negar que los valores perseguidos por el Derecho se consiguen aplicando esta teoría tales como la justicia, la seguridad, el equilibrio social, etc., y estos son elementos que vienen a revestir precisamente a una norma de conducta del carácter de jurídica, son los llamados elementos intrínsecos de toda regla jurídica que unidos a los extrínsecos, como son su observancia, nos llevan a concluir que dicha teoría que los postula es la correcta. Si consideramos además que la realidad está acorde con la misma ya que no cabe la menor duda de que un Estado que ejerce sus poderes soberanos sobre un territorio determinado en el que corren varios ríos de interés internacional, siempre defenderá a los mismos contra cualquier pretensión de tercero no obstante que se asegure, como lo hace el profesor SCHELLE, que "Los ríos internacionales deben hacer parte del "dominio público internacional"

dominio afectado al uso común de colectividades estáticas; la constitución de un dominio público es necesario en un momento dado en toda sociedad. Los bienes inmobiliarios, los espacios terrestres, marítimos, acuáticos, se convierten necesariamente en cosas de uso común para todos y un Estatuto de Dominio Público viene a resultar de su afectación y de su finalidad (1), ideas que se han tomado del Derecho Público y que se pretende trasladar al campo del Derecho Internacional llegándose hasta afirmar que "En el Dominio Internacional como en otras partes hay toda suerte de dominios públicos superpuestos, dominio público nacional, departamental, comunal, etc... Esta jerarquía se encuentra también en el Derecho Internacional ,..." (2).

La crítica es evidente y nuevamente repetimos que no alcanzamos a comprender esa necesidad ineludible que tienen algunos tratadistas por aplicar los mismos conceptos del Derecho Privado o Público al Derecho Internacional sin tomar en consideración para cada caso concreto las situaciones especiales que bien pueden ser iguales o muy diferentes, cuando mucho se podrá buscar una adecuación de un sistema a otro que presente modalidades diversas pero no olvidando que lo que se va a reglamentar obedece a realidades y principios diferentes.

(1).-- GIDEL.-- Apuntes citados pág. 32 y 33.

(2).-- GIDEL.-- Vid. op. cit. p. 33.

Por otra parte, el concepto de libertad de navegación no está perfectamente bien determinado, pues con él se pretende significar varias cosas diferentes, el profesor GEORGE DE LEENER nos dice a este respecto que "Por libertad puede entenderse exclusivamente la de la vía propiamente dicha, pero también se puede entender por tal el acceso a los puertos fluviales y su utilización (1), o bien "a menudo por libertad de navegación se entiende -nos dice Winiarski- no sólo el derecho a navegar, sino de servirse de las riberas y sus puestos e instalaciones, II." (2).

De lo anterior se desprende que ni siquiera está bien claro que es lo que se defiende y lo que se pide, existiendo la pretensión de que el principio de la libre navegación se establezca sin sujeción a ningún convenio ni reglamento, abogan por que su validez sea universal y su obligatoriedad por lo tanto absoluta; ya podemos suponer el sin fin de abusos que se cometerían de aceptarse en esta forma.

Han existido, aunque muy pocos, intentos de reglamentar en una forma general, las vías fluviales de interés internacional; es bien conocido el primer reglamento que se

(1).-- GEORGE DE LEENER.-- Regles Générales du Droit des Communications Internationales— R.D.C. 1936. I. T. 55. p. 20.

(2).-- WINIARSKI.-- Ob. cit. pág. 148.

elaboró en Heidelberg en 1887 y que estuvo en vigor hasta que el Instituto de Derecho Internacional decidió revisarlo con objeto de adecuarlo a las necesidades modernas; en la XXXIX sesión del Instituto el profesor VALLOTON d^e ERLACH presentó a la consideración de sus colegas, un proyecto de Reglamento de los ríos Internacionales encerrándolo en 15 artículos, ocupándose en el primero de la libertad de navegación "basada en la igualdad del trato y en la conformidad con el Derecho de Gentes" pero restringiéndose dicha libertad ya que "Los Estados ribereños decretarán, entre ellos, las reglas necesarias para asegurar la libertad de navegación y la seguridad" (Art.º 5º). ¿Qué podemos derivar de estos artículos?, que aún se continúa declarando el principio como una meta ideal pero que se comprende muy bien que para lograr algo es indispensable sujetar su tránsito a una reglamentación en la que intervenga la opinión de los Estados directamente interesados; ¿podíamos aventurar que el Sr. d^e ERLACH simpatiza con las ideas de la Doctrina que reconoce el principio pero limita su aplicación sólo a los ribereños? ¿o bien, no hizo más que observar la fórmula aconsejada por el Dr. PLANAS SUAREZ ya citada por nosotros?. En el mes de octubre de 1934 se celebraron nuevos debates en los que se terminó por formular un nuevo proyecto de "Reglamento para la navegación de los Ríos Internacionales" en el cual se decretaba en el artículo 2º que "la circulación sobre una vía fluvial internacional es libre", el resto del articulado tiende a que lo anterior se cumpla, es decir, que la libertad sea efectiva (1).

(1).- Anuario del Instituto de Derecho Internacional, Sesión de París, 1934.

Para concluir la presente exposición diremos que desde nuestro punto de vista, el principio de la libertad de navegación nunca se podrá establecer como una obligación universal sin contar previamente con el "consensu" de los Estados que acepten la misma; creemos además que la única forma de darle vida, de hacer factible la realización del mismo es a través de los Tratados que mientras menos generales sean se cumplirán más en detalle, los postulados de la libre navegación. "Más vale, decía LOUIS RENAULT, las convenciones modestas pero aplicadas, que las convenciones ambiciosas, destinadas a convertirse en letra muerta" (1).

B.- Principio de Igualdad en el Trato y en la fijación de los Impuestos.

"Para que la libertad de navegación sea real y efectiva, -nos dice el profesor GEORGE DE LEENER- la igualdad en el trato es, entre otras, necesario" (2), expresando así el medio por el cual es posible que la libertad de navegación se lleve a cabo; en efecto, si en una vía fluvial de interés internacional se establece un sistema discriminatorio, se ataca dicha libertad provocando con ello graves consecuencias al trá

(1).-- DUPUIS.-- Ob. cit. pág. T. 12.

(2).-- GEORGE DE LEENER.-- Ob. cit. pág. 19.

fico comercial de lo que se deriva un beneficio para un grupo de naciones en perjuicio de la comunidad internacional y puede darse el caso de que países que sostengan su economía con la exportación de algunos contados productos los lleve a una crisis fuerte al no poder sacar al exterior dichos elementos. El profesor J. HOSTIE condena esta política y nos asegura que: "Un traitement inegal peut enlever á la liberté son effectivité. La possibilité d'une tel traitement rend la liberté illusoire." La forma más directa y a la vez más perjudicial de manifestarse dicha desigualdad de trato, es a través de los impuestos o derechos, por lo que podíamos decir que la manera de presentarse aquella en público es ataviada con una tarifa de tasas en las que se toman en consideración para fijar el monto de las mismas, una serie de factores de los más diversos, como pueden ser el destino de las mercancías, su origen, la nacionalidad del barco o bien se pueden formular ciertas reglas por las cuales se obligue a las embarcaciones a detenerse en los puertos cobrando por ello derechos de estadía, etc.

En la época en que el principio de la libre navegación permaneció en el olvido, la igualdad de trato se vió naturalmente atacada ya que se dió preferencia a las embarcaciones de ciertos países amigos, viniendo a ser en realidad esta facultad del Estado, una arma política; por esto fué que cuando GROCIO, en su obra comentada, criticó la imposición de tasas desmedidas fué atacado duramente, sobresaliendo entre los impugnadores Barberac como ya lo asentamos al hablar de las

doctrinas que defienden la libertad de tránsito. Esta situación comenzó a tomar otros rumbos con la famosa proclamación de libertad que fué hecha en el Decreto de 1792 en la que al consagrarse la misma se consagró conjuntamente el principio de la libertad en el tránsito, el que más tarde se decreta en el artículo V del Tratado de París de 1814 al señalar la norma que debía imperar en la determinación de las tasas: "ARTº. V.- "..... et l'on s'occupera au futur Congrès des principes d'après les queles on pourra régler les droits á lever par les États riverains de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations."

Al tipo de tasas que van contra el espíritu de esta declaración se las ha llamado "tasas lucrativas" en oposición a las "tasas remuneratorias", entendiéndose por éstas las que tienen por objeto resarcir al Estado que administra la vía de los gastos causados en su mantenimiento o mejora, es decir, son aquellas que no persiguen un fin lucro, tienden por lo tanto a evitar que alguna de las partes interesadas sufra algún perjuicio en su economía; las tasas lucrativas son por el contrario, como su nombre lo indica, las que tienden a enriquecer al país que las fija. En el Acta General de Berlín de 1885, en la que se reglamentó la navegación de los ríos Congo y Níger, se hizo muy clara esta distinción, la que dos años más tarde sería afirmada por el Instituto de Derecho Internacional y repetida en el Proyecto de Reglamento para la Navegación de los Ríos Internacionales que se presentó en la Sesión de París de 1934, expresándose en sus artículos 3º, 5º y 6º de

la siguiente manera:

"Artº. 3º.- Igualdad de trato conforme al Derecho de Gentes".

Artº. 5º.- Prohibición de cobrar más tasas que las meramente remuneratorias."

Artº. 6º.- Cada Estado puede imponer una tasa que será igual para todos y que cubrirá los gastos de establecimiento, mantenimiento y explotación". (1).

Con el reconocimiento que hicieron los Estados del principio de la igualdad en el trato, renunciaron tácitamente a utilizar los impuestos como arma política; desde el Congreso de Viena se hicieron declaraciones en este sentido (Arts. 111, 114 y 115) habiéndose establecido en mismo para el régimen fluvial del Río Danubio en los Tratados de París de 1856; sin embargo, pese a lo estatuido en Viena, no siempre se cumplió en todos los tratados ya que existieron algunos en los que se declaró la libertad de navegación pero no se aplicó un sistema igualatorio en la consideración de los barcos que utilizaban el servicio, así sucedió en la Convención de Mannheim de 1868, que el profesor WINIARSKI nos presenta como un ejemplo típico de esta situación, en la que su artículo primero proclama la libertad de navegación para los pabellones de todos los países y sin embargo cuando se reglamentan los barcos, se habla en una forma especial de las embarcaciones pertenecientes a la navegación del Rhin o sean aquellos que nave-

(1).-- Anuario del Instituto de Derecho Internacional. Sesión de París.- Octubre de 1934.

guen amparados bajo la bandera de una de las partes contratantes y que la apoyen en una documentación legal; estos artículos fueron inspirados por los que se elaboraron en la Convención de Mayena de 1831 que se ocupó de la navegación del Rhin, concretamente por el artículo 42 que fijaba condiciones para que un barco pudiera navegar, situación que se prolongó hasta el Tratado de Versalles en el que se abrió el Rhin a la navegación de todos los pabellones.

En los primeros ríos que se estableció el sistema de libertad en el tránsito y de igualdad en el trato, fué en el Congo y en el Niger en los que sin reserva alguna, se declararon en este sentido, como se lee en los artículos 13 y 26 del Acta General de Berlín de 1885. Al considerar el aspecto de las tasas en los Tratados de Paz de 1919, se limitó el poder discrecional del Estado, lo que llevó al Dr. FRAN VON LISZT a concluir que entre los lineamientos generales observados en dichos tratados, se había seguido la regla siguiente:

"e).-- No podrán cobrarse más impuestos que los indispensables para conservar la navegabilidad o para facilitar el comercio" (1).

Poco después, en el Estatuto relativo a Libertad de Tránsito firmado en Barcelona el 20 de abril de 1921, se continuó observando el principio de igualdad en el trato siendo los artículos 2º, 3º y 4º las fórmulas en las que se vació el contenido de estas ideas; así leemos en la parte final del

(1).-- FRAN_VON LISZT.-- Derecho Internacional Público. 12ª edición. 1929. p. 280.

primer artículo citado:

"Artº. 2º.- ... No se hará ninguna distinción que provenga sea de la nacionalidad de las personas, sea de la nacionalidad de los navíos o buques, sea de los puntos de origen, de procedencia, de entrada, de salida o de destino, sea de cualquier consideración relativa a la propiedad de mercancías, navíos, coches, buques, vagones u otros medios de transporte."

"Artº. 3º.- Los transportes en tránsito no se someterán a ningún derecho o impuesto especial por razón de su tránsito (incluso entrada o salida). (prohibición de las tasas lucrativas-) Sin embargo, podrán percibirse sobre dichos transportes en tránsito derechos o impuestos destinados exclusivamente a cubrir los gastos de vigilancia y de administración que imponga dicho tránsito. El importe de todos los derechos o impuestos de esta naturaleza deberá corresponder, en la medida de lo posible, al gasto que tenga por objeto cubrir... etc." (autorización de las tasas remuneratorias).

"Artº. 4º.- Los Estados contratantes se comprometen a aplicar a los transportes en tránsito.. tarifas equitativas, tanto por su importe como por las condiciones de su aplicación ...etc."(principio de igualdad).

Otra de las preocupaciones, tanto de los Estados como de la Doctrina en general del Derecho Internacional, ha sido siempre la de simplificar lo más posible las formalidades aduaneras con objeto de facilitar, el tránsito fluvial; el régimen de aplicación aduanero obedece a normas meramente esta-

tales por lo que en las Convenciones Generales se recomienda a los Estados atenerse a estas ideas. En el artículo 8º del Proyecto presentado en el Instituto de Derecho Internacional a que hicimos referencia en líneas anteriores, lo expresa en una forma bastante completa por lo que consideramos que su transcripción es muy importante para captar la esencia del principio:

"Artº. 8º.- Las formalidades aduaneras están limitadas estrictamente a su mínimo, procurando no impedir la libre navegación. En los ríos fronterizos no se cobrarán derechos ni se exigirán más formalidades que las tendientes a evitar el contrabando o a salvaguardar la salud pública. Rigen en todo los principios de la libertad de navegación y de igualdad en el trago. Un barco no puede ser confiscado alegando infracción aduanera cometida por un miembro de la tripulación o por un pasajero y cometida sobre una de las vías sometidas al presente reglamento."

El profesor WINIARSKI, al tratar el presente tema en su curso de La Haya al que tantas veces nos hemos remitido, aconseja que cuando un barco haya de atravesar el territorio de varios Estados, es conveniente que la autoridad del país transitado, ponga a bordo un agente que rápidamente fije la cantidad de elementos o mercancías que tengan por objeto servir a la embarcación tales como lubricantes, combustibles, etc., y que por lo tanto no tengan que pagar impuestos.

Cuando se celebró en la ciudad de Génova la Convención sobre el Régimen Internacional de puertos, se hizo hincapié

pió de nuevo en la obligación de las partes para aplicar el principio de la igualdad del trato a los puertos situados sobre una vía de agua de interés internacional (Artº. 2º) que no vino a ser sino un reflejo de lo que ya se había afirmado en Barcelona.

Cuando el Dr. BOURQUIN estudia el problema de la fijación de las tasas y de la libertad de tránsito, observa que si bien en Barcelona no se declaró en una forma expresa este último principio, sí se desprende del articulado en general en una forma implícita, lo que no sucede con el otro principio enunciado en cuanto a fijar límites al poder del Estado en la determinación de los impuestos. "No hay un artículo en el Estatuto que hable de poner algún límite a este poder impositivista del estado por lo que habría cierta posibilidad de interpretar como que se admitían tanto las tasas remuneratorias como las de enriquecimiento." (1), lo que comenta diciendo que en realidad no es un problema de difícil solución, ya que un Estado que se atreviera a elevar sus derechos sería inmediatamente sancionado por el agraviado con el ejercicio del derecho de reciprocidad concluyendo por afirmar que "Es propiamente una fórmula de equilibrio". La validez de estos principios ha continuado siendo reconocidos en todos los tratados posteriores que se ocupan de las vías fluviales, lo que no ha variado ni aún después de la Segunda Guerra Mundial, como le vemos en los Tratados de Paz de 1946 celebrados con Rumanía, Bulgaria y Hungría en los que se declara libre la navegación a los nacionales,

(1).-- BOURQUIN, Ob. cit. pág. 196.

embarcaciones comerciales y mercancías de todos los Estados, sobre un pie de igualdad que se aplicará en relación a los puertos y a las cargas de la navegación, etc. Creemos que en esta ocasión también se podrían aplicar los juicios que el eminente profesor OPPENHEIM pronunciara a este respecto hace algunos años en su famoso "Internacional Law" y que son los siguientes: "After the first World War there took place important applications of the principle of free navigation upon rivers, the essence of which is the admission of the flags of all States upon terms of equality and only as are equitable required for maintaining and improving the conditions of navigation." (1).

Como se desprende claramente de todo lo visto, la práctica general de los Estados nos indica que ya pasaron al olvido las tasas lucrativas y que sólo en casos especiales y muy raros se vuelven a aplicar, en realidad los Estados en cuyo territorio existe una vía fluvial, se cuidan sólo de que no les cueste su administración, así nos lo confirman los últimos tratados y acuerdos celebrados y las resoluciones del Instituto de Derecho Internacional cuando ha tocado, ya sea en forma directa o indirecta, el problema.

C.- Principios que rigen la utilización de las Vías Fluviales.

El tema que trataremos a continuación es completamente nuevo en comparación con los anteriores y es una consecuencia pal-

(1).-- OPPENHEIM.-- Ob. cit. pág. 429.

pable del progreso de la técnica; antiguamente el uso más natural de los ríos era el de la navegación, por lo que, hasta hace pocos años, se ha planteado el problema del uso industrial y agrícola de las corrientes de agua; la existencia de las grandes centrales hidro-eléctricas que aprovechan la fuerza tan importante que tienen las caídas de agua así como los sistemas de derivación y de irrigación, han planteado nuevas situaciones que el Derecho Internacional debe resolver y regular, pues entran en juego intereses de varios Estados que tratan de aprovechar al máximo sus recursos de fuerza motriz y en general, de sus recursos fluviales sin importarles muchas veces, perjudicar a sus vecinos. Se han tratado en un principio, de aplicar reglas de Derecho Privado, que rigían^y soluciones los conflictos surgidos entre las naciones con respecto a esta materia; la fuerza del Derecho Romano se siente aún en forma directa no obstante lo antiguo de sus principios, tal como sucedió en el caso en que dos de los Cantones Suizos tuvieron una controversia por las aguas de una corriente común y que fué resuelta por el Tribunal Federal Suizo (10 de diciembre de 1905) aplicando el principio de : *Minimus non culat preeter*. En la misma forma podemos citar el interdicte pretoriano: "*Ait praetor: In flumine publico inve vira ojus facere aut in ia flumen ripasve ojus imittare quo uliter aqua fluat cum priore aestate fluxitivetu*"; mismo al que ya nos referimos en la pág. 19 del presente estudio.

Por lo tanto podemos decir que este nuevo aspecto del Derecho Internacional Fluvial entendido en su sentido latente, como nos indica el profesor WINIARSKI, empezó a desarrollarse a mediados del Siglo XIX y se ha desenvuelto a partir de

1900; junto con estos progresos técnicos que encuentran nuevos campos de aplicación a las corrientes de agua, vemos que la navegación como medio de transporte, ha ido perdiendo importancia al surgir y perfeccionarse otros nuevos que son más baratos o más rápidos; sin embargo la navegación del río sigue considerándose como el uso más importante del mismo; los debates sostenidos entre los tratadistas en torno a este tema, han tenido precisamente el objeto de determinar la prioridad de un derecho a la navegación o bien al aprovechamiento industrial o agrícola. En los Tratados de Paz de 1919 se delinó en una forma muy clara, en el artículo 337, pues se acordó que en caso de que un Estado emprenda trabajos que lleguen a atacar la navegación de un río en su parte internacional, la Corte Internacional podrá, a petición de un ribereño que tenga representación en la Comisión Fluvial, decretar la suspensión o supresión de los trabajos, para lo cual deberá tomar en cuenta las facultades jurídicas en relación con la fuerza hidráulica, con la irrigación, con la pesca y otros intereses nacionales que en caso de acuerdo inter-ribereño o de todos los Estados representados en la Comisión, tendrán prioridad sobre las exigencias de la navegación. El criterio enunciado es muy equitativo y busca precisamente un equilibrio entre los intereses puestos en juego.

Existe una corriente de opinión general entre los juristas que se inclina por considerar a la navegación como primera en caso de que nazca algún conflicto con los demás usos del río; el profesor FAUCHILLE ha expuesto las razones que asisten a ésta teoría misma que se ha aplicado en diversos tratados y convenciones o bien en recomendaciones internacionales:

a).-- FAUCHILLE al elaborar sus normas que deben aplicarse cuando se trate de aprovechar industrialmente a un río, afirma que ellas descansan sobre el principio fundamental de que un ribereño no puede hacer nada en sus ríos que directa o indirectamente constituyan un obstáculo a la libertad de navegación no importando para qué Estado, ribereño o no; (1).

b).-- Caso de Bruselas con el Canal Alberto.

c).-- En la VII Conferencia Internacional Americana que se reunió en Montevideo en 1933 se formuló una declaración cuyo principio c) dice: "En ningún caso que se trate de ríos sucesivos o contiguos, los trabajos de explotación industrial o agrícola no deberán perjudicar a la libre navegación" (2).

d).-- El profesor GIDEL explica esta corriente de opinión diciendo que en Derecho Internacional, cuando surge un conflicto de prioridad entre los derechos se siguen dos reglas para su solución, o bien:

1º.-- Se aprecian los dos intereses desde el punto de vista moral y se escoge el más respetable, Vgr: en tiempos de guerra los intereses de los beligerantes deben imperar sobre

(1).-- HILDEBRANDO ACCIOLY.-- Tratado de Derecho Internacional Público. T.II. París 1941. P. 73.

(2).-- Id. Id. pág. 74.

los de los neutrales, pues los primeros luchan para salvar su existencia y los otros para ganar dinero.

2ª.-- Se aprecia la fecha respectiva de los dos derechos en presencia, prefiriéndose el primero en tiempo.

En consecuencia, se concluye que aplicando esta segunda, el derecho a la navegación tiene un carácter de definitivo. Este criterio sólo es válido, según entendemos nosotros, en muy contados casos ya que hay otra serie de factores también muy importantes que se deben de tomar en consideración y que no se justifica el que sólo por una razón de antigüedad tengan que someterse a la navegación.

Contra estas ideas existen algunos tratados que han tomado en consideración dichos factores a que aludimos anteriormente y que han dado preferencia a los usos industriales o agrícolas sobre la navegación, así vemos la resolución del Río:

a).-- Murray, australiano, sobre el que tienen intereses los Estados de Nueva Gales del Sur, Australia del Sur y Victoria.

b).-- Nilo, que se utilizan más sus aguas para la irrigación que para la navegación y que además desde el año de 1910 por acuerdo Anglo-Egipcio, fueron repartidas sus aguas (en una pequeña parte del Nilo Azul) entre el primer Estado y el Sudán.

e).-- Grande, en el que desde 1906 se celebró un tratado entre México y los Estados Unidos destinando sus aguas principalmente a fines agrícolas, lo que se confirmó en el Acuerdo vigente firmado en 1944.

¿Qué solución se puede dar a este conflicto de principios? creemos que no se puede establecer una norma absoluta, tajante, que nos determine necesariamente a escoger entre un uso o el otro; no debemos influirnos en preferir la navegación sólo porque tradicionalmente así ha sido, "afirmar una primacía absoluta para la navegación -comenta Smith- sería esterotipar el Derecho Fluvial en un cierto punto de su desenvolvimiento" (1). Más bien se debe estudiar cada caso concreto para resolver con absoluta justicia y en provecho de la comunidad internacional, finalidad que siempre debe imperar en toda clase de soluciones, conflictos internacionales, "se deberá reconocer cada día más -como afirma QUINT- que cada río tiene una individualidad propia, tanto jurídica como económica" (2).

Otro problema interesante que surge es el de saber cuál Estado es el que tiene más derecho a utilizar las aguas de un río ya que frecuentemente se plantea esta disyuntiva al

(1).-- Vid GIDEL, op. cit. p. 54.

(2).-- Vid: WINIARSKI,- op. cit. p. 188.

intentar efectuar algunas obras sobre estas vías que poseen un interés común. En opinión de varios autores, no puede quedar el uso de un río internacional sujeto al árbitro de uno de los ribereños ya que este no puede alterar el curso normal de las aguas del mismo; el profesor OPPENHEIM participa de este criterio y en su conocida obra "International Law" leemos: For this reason a State is not only forbidden to stop or to divert the flow of a river which runs from its own to a neighbouring State, but likewise to make such use of the water of the river as either causes danger to the neighbouring State or prevents it from making proper use of the flow of the river on its part" (1).

No se trata en el fondo más que de una controversia entre la doctrina de la Soberanía absoluta y la que nos obliga a respetar los derechos de los ribereños, de la que SMITH opina que la primera doctrina nos lleva a la anarquía y la segunda a la inmovilidad, pues según ella cada Estado tiene derecho a un cierto volumen de agua la utilice o no, La tesis del interés de la Comunidad viene a suplir estos inconvenientes aunque se requiere un verdadero espíritu de cooperación entre los miembros de la comunidad internacional para que pueda ser aplicada, de lo contrario resulta muy impráctica. En el año de 1910 apareció en la "Revue de Droit International Public" un artículo del Sr. L von Bar en el que echa una ojeada por todos estos argumentos que apoyan las teorías vistas en

(1).-- OPPENHEIM.-- Op. cit. p. 430.

líneas anteriores, admite el Sr. Von Bar que cada Estado es libre de efectuar las obras y construcciones que le parezcan mejor sobre su territorio siempre y cuando no se derive de ellas un perjuicio para los ribereños, de lo que deriva la siguientes reglas:

1ª.- Un Estado no puede efectuar nunca construcciones que causen, a ciencia cierta, perjuicios positivos y previsibles. Se aplica sobre todo a los ríos fronterizos: Tratado celebrado entre Estados Unidos y Canadá en 1908, ratificado al siguiente año, en el que se acordó prohibir (Artº. 4º) el establecimiento de construcciones que tengan por objeto elevar el nivel de las aguas en el otro lado de la línea fronteriza sin el acuerdo de una comisión nombrada por las partes.

2ª.- Se prohíbe a los Estados elevar o disminuir el agua de una vía navegable cuando cause daño a sus vecinos."

Estas reglas se derivan de la necesidad que existe de limitar a los Estados sus derechos soberanos cuando de su ejercicio se derive un daño a terceros. El mismo von Bar rechaza la idea del respeto a los intereses de los demás Estados propuesta como principio general por von ULLMAN, le parece mucho más jurídica la tesis de HUBER y NIPPOLD conocida con el nombre de "Reglamentación meramente natural" y la que nos informa que el ribereño superior tiene derecho a utilizar un volumen de agua equivalente al que la misma naturaleza verterá sobre la corriente en su trayecto hacia la desembocadura de tal manera que al llegar al territorio del ribereño inferior, lleve el mismo caudal que al principio, es decir, que en la

parte superior; considera dicho tratadista que esta doctrina es la más completa. Creemos que su aplicación será muy difícil y por otra parte, se pueden cometer injusticias ya que si el superior necesita más agua que el inferior o bien que la que puede sacar y no lo hace por no faltar al principio, se perjudica aunque el inferior no las utilice y se desperdician; también se deben tomar en cuenta lo que el mismo von Bar señala, la posibilidad de existencia de una serie de títulos jurídicos perfectos como pueden ser la existencia de cierto número de establecimientos privados y que tengan derecho a no ser molestados en su funcionamiento, situación que los Estados no deben desestimar cuando se avoquen al estudio y reglamentación del aprovechamiento industrial y agrícola de una vía fluvial.

En la sesión del Instituto de Derecho Internacional celebrada en París en el año de 1910 ya se había señalado como tema a estudiar posteriormente el del "Derecho Internacional relativo a los cursos de agua internacionales especialmente desde el punto de vista de su uso industrial" por lo que en la siguiente sesión del mismo celebrada en Madrid, en 1911, se trató del tema encargando al Sr. Von Bar, que tan bien lo conocía, a figurar como reportador; en su memorandum cita su propio artículo del año anterior y hace referencia a las razones que expuso en el mismo así como a las recomendaciones que concluyó aclarando que las mismas no habían sido sino simples indicaciones generales, mismas que salvo algunos cambios, veremos en el Proyecto de Reglamento; reconoce por otra parte que es muy necesario y conveniente el establecimiento de Comisiones

permanentes que con el carácter de especializadas ayuden a resolver los conflictos que surgan así como aconsejar la mejor forma de realizar las obras de explotación; así se nombró una en el caso del Tratado de Estados Unidos y Canadá de 1908.

La postura de von Bar es de rechazo absoluto a la teoría de la soberanía del Estado y ofrece como caso ilustrativo, el que KAUFMAN estudiara tan bien, el del Tratado celebrado entre México y los Estados Unidos a propósito del Río Grande y que fué firmado en Mayo de 1906, por este acuerdo, los Estados Unidos se obligaron a proveer a México de una cantidad fija de agua repartida entre los meses del año y en proporciones diversas, disminuibles en casos de sequía; después de estas normas, el Gobierno Norteamericano asienta las reservas de que no le reconoce al de México (ribereño inferior), ningún derecho a recibir estas aguas y además desconoce de antemano el derecho que pudieran alegar los propietarios mexicanos de tierras beneficiadas por estos regadíos a pedir indemnización; como se ve, no quería crearse un derecho ni tampoco un precedente, a lo que comenta von Bar con mucho acierto: "Le traité constitue une reconnaissance de fait du principe, que l'eau d'un cours d'eau ne doit pas totalement être épuisée par l'usage de l'Etat en amont, au détriment de l'Etat en aval" (1). Aunque el Gobierno Norteamericano invocó en dicho tratado el derecho de Soberanía, no dejó de reconocer cierto derecho por

(1).-- VON BAR.-Anuario de Derecho Internacional. Sesión de Madrid en 1911. Pág. 1191.

parte del vecino inferior, lo que demuestra la poca validez de la escuela; en numerosos casos vemos que los Estados prefieren atenerse a otros principios que al de la soberanía, así lo vemos en el Tratado que Egipto y Gran Bretaña celebraron sobre las aguas del Nilo en que ningún gobierno lo invocó; en el caso de la decisión del German Staatsgerichtshof (18 de julio de 1927) que terminó con el litigio existente entre Baden y Wurtemberg referente al uso del Danubio; en el conflicto del "Distrito Sanitario de Chicago" y la desviación de las aguas de los Grandes Lagos (1928); en el litigio entre Arizona contra California (1931), etc.

De todo lo anterior derivamos que cuando un Estado tenga interés en efectuar algún aprovechamiento industrial o agrícola de alguna vía fluvial de interés internacional, debe consultarlo previamente con sus coribereños, pues nunca estará facultado, por más beneficios que obtenga, a ocasionar un daño cierto y previsible, a sus vecinos; la mejor forma de realizar esta pretensión es mediante el nombramiento de comisiones especializadas que resuelvan los casos de consulta y aún puedan servir de órganos arbitrales en casos de conflictos eventuales, tal como lo habíamos anotado en líneas anteriores y como ha sucedido con las:

Convención Franco-Suiza de 1915 para el uso hidro-eléctrico del Rhône.

Convención Franco-Italiana para el uso hidro-eléctri-

ce del Royo.

Convención relativa al Río Maroni en los Píses Bajos.

Debe tomarse en consideración siempre el interés internacional fuera de cualquier egoísmo estatal ya que esta materia es muy importante que puede beneficiar o perjudicar extensas zonas en las que se extiendan dos o más soberanías. Ya en los Tratados de Barcelona se tomaba en cuenta este bien general cuando se permitía que un Estado celebrase acuerdos contrarios a las estipulaciones del Estatuto cuando estuvieren justificados por razones geográficas, económicas o técnicas que motivasen derogaciones excepcionales (Art. 10 del Estatuto).

Consideramos que esta es una materia que permite ampliamente la cooperación de varios Estados y el trabajo común en busca de un beneficio general, es necesario contar en todos los acuerdos que se celebren por esta causa, con la buena voluntad y con el sincero deseo del mejoramiento común entre los contratantes; es por esto que el profesor GIDEL concluye su estudio sobre el tema con las siguientes palabras: "Los principios que determinan esos derechos, son más bien obligaciones de orden político, moral, de buena vecindad que obligaciones jurídicas" (1). En algunos convenios ha sido reconocido este principio de cooperación mutua, como en la Convención de Génova de 1923 en el capítulo dedicado al "Desarrollo de las fuerzas hidroeléctricas"; así también el Tratado Tripartite firmado por las Repúblicas de Argentina, Bolivia y Paraguay el 10 de febrero

(1).- GIDEL.- Apuntes citados. pág. 58.

de 1941 y que versaba sobre el aprovechamiento industrial del Río Pilcomayo; en los Tratados de Paz de 1946, en los anexos III y V se estipuló que Italia debía suministrar agua y plantas hidro-eléctricas en las fronteras de Francia y de Yugoslavia.

En realidad y como se ha podido observar, no existen aún varios principios generales de aplicación rígida por lo que es difícil elaborar una reglamentación correcta y que ampare todos o la mayoría de los casos posibles. No obstante han surgido varios intentos de Reglamentación de los que nos ocuparemos en seguida.

Reglamentación Internacional de los Cursos de Agua desde el punto de vista de su explotación general.--

Instituto de Derecho Internacional, Sesión de Madrid en 1911.

Ya tratamos de los antecedentes de esta sesión en la que jugó un papel principal el Dr. L. VON BAR y que concluyó su extenso memorandum con un Proyecto de Reglamentación, el que consta de un Prefacio en el que expone en forma breve las razones por las cuales el Instituto se ha ocupado del tema, siendo la principal porque el Derecho Fluvial se ha ocupado solamente de la navegación y ha descuidado el aprovechamiento de los ríos; en seguida propone las siguientes reglas:

I^o.-- "Cuando un curso de agua forme la frontera de dos Estados, ninguno de ellos puede, sin el consentimiento del otro, y en ausencia de un título jurídico especial y valedero, emplear o dejar de emplear para los particulares, sociedades, etc., cambios perjudiciales en el territorio del otro Estado.

Por otra parte, ninguno de los dos Estados puede sobre su territorio, explotar o dejar de explotar, el agua de una manera que cause algún daño grave a su explotación por el otro Estado o por los particulares, sociedades, etc. del otro Estado.

Las disposiciones anteriores son también aplicables cuando un lago se extiende entre los territorios de dos o más Estados.

II^o.-- Cuando un curso de agua atraviese sucesivamente el territorio de más de dos Estados:

1.-- El punto donde el curso de agua atraviesa la frontera común de dos Estados, sea naturalmente, desde un tiempo inmemorial, no puede ser cambiado por los establecimientos de un Estado sin el consentimiento del Estado en el territorio del cual se encuentra el punto de afluencia.

2.-- Toda alteración nociva del agua, todo desagüe de materias sucias (provenientes de fábricas, etc.) está igualmente prohibida.

3.-- No puede ser sacada por los establecimientos (especialmente por las grandes factorías para la explotación

de fuerzas hidráulicas) una cantidad de agua tal que la constitución o el carácter esencial del curso de agua a su llegada sobre el territorio aguas abajo, se encuentre gravemente modificado (en atención a la belleza puede alterarse como sucede en Niágara o la caída del Rhin, observación hecha por KAUFMANN.)

Sin embargo no es necesario que la masa de agua que penetra sobre el territorio del inferior, sea naturalmente, desde tiempo inmemorial, abstracción hecha de títulos jurídicos especiales de apreciar por la ley del territorio superior, sea siempre igual a aquella que ha llegado anteriormente, y el Estado superior está autorizado en cierta medida, a hacer una toma de agua más considerable que las hechas anteriormente.

Para la solución de esta cuestión de cantidad se debe considerar: por una parte la explotación efectivamente realizada en esta época en uno u otro territorio; por otra parte, la eventualidad de la creación, en un porvenir cercano, de nuevos establecimientos que ocasionen la explotación de una cantidad de agua más considerable.

3 A.-- Un Estado inferior no puede hacer o dejar de hacer en su territorio, construcciones o establecimientos que, para otro Estado produzcan peligros de inundación.

3 B.-- Las reglas precedentes son aplicables igualmente en caso de un lago situado en un territorio donde los cursos de agua corren en territorio de otro u otros Estados.

4.-- Se recomienda integrar Comisiones Comunes y permanentes de Estados interesados que tomarán sus decisiones o al

menos darán su opinión cuando se hagan nuevos establecimientos o modificaciones a los establecimientos existentes y de los que podría resultar alguna consecuencia importante para la parte del curso de agua situado sobre el territorio del otro Estado."

En el año de 1928 se reunió en La Habana la VI Conferencia Internacional Americana y sólo en forma accidental se tocó el tema recomendando que se uniformase la legislación sobre la materia para conveniencia de todos pero sin considerar que tenía la importancia suficiente como para ser legislada por el Derecho Internacional; pese a este sentir general, el delegado argentino, Sr. HONORIO PUEYRREDON presentó un Proyecto de Convenio en el que hablaba de la libre utilización de las aguas y se admitía la posibilidad de apropiación del dominio de un Estado en provecho de otro, cosa que no fue aceptada por el delegado brasileño D. Raul Fernández, quien manifestó que "el acuerdo de los ribereños es necesario, dado que la explotación de los ríos limítrofes exige la utilización de las dos orillas". No se hizo mucho caso en esta ocasión del esfuerzo realizado por el Instituto de Derecho Internacional y que acabamos de comentar. Años después la Comisión Permanente de Codificación del Derecho Internacional Público de Río de Janeiro fue encargada de fijar los puntos esenciales en los acuerdos sobre la materia, mismos que señalé en su reporte del 23 de julio de 1932, habiendo adoptado como fundamental el siguiente principio:

"Para la utilización de las aguas de los ríos internacionales dentro del interés industrial o agrícola, un acuerdo es indispensable entre los Estados ribereños desde el momen-

te en que esa utilización podrá influir en una forma cualquiera sobre la otra orilla si el río es contiguo o sobre el territorio del Estado vecino si el río es sucesivo" (1).

Al año siguiente en que se rindió este informe, tuvo lugar la celebración de la VII Conferencia Internacional Americana en Montevideo, en la que se formuló una declaración fechada el 24 de diciembre completándose los principios enunciados anteriormente en la siguiente forma:

a).-- Los Estados tienen el derecho exclusivo de explotar con fines industriales o agrícolas, las aguas de los ríos internacionales que se hallen bajo su jurisdicción. Este derecho sin embargo está subordinado a la condición de no perjudicar un derecho igual de un Estado vecino sobre la orilla que le pertenece. Por esta razón ningún Estado puede, sin el consentimiento del otro ribereño, introducir en su curso de agua de carácter internacional aunque sea con fines industriales o agrícolas, una modificación que pueda ser perjudicial a la orilla del otro Estado interesado.

b).-- Este principio será aplicado a los ríos sucesivos.

c).-- En ningún caso, que se trate de ríos sucesivos o contiguos, los trabajos de explotación industrial o agrícola no deberán perjudicar a la libre navegación.

d).-- Los trabajos que un Estado proyecte hacer en sus corrientes fluviales de interés internacional, deberán

(1).-- HILDEBRANDO.--OP. cit. pág. 74.

ser previamente llevadas al conocimiento de los demás co-ribereños o co-propietarios.

La comunicación en este sentido deberá ser acompañada de la documentación necesaria para que los Estados interesados puedan juzgar de la importancia de los trabajos. Deberá ser devuelta en un plazo de tres meses con o sin observaciones."

Cuando no sea posible llegar a un acuerdo, las diferencias surgidas se someterán a la conciliación y si no se resuelve el problema pasará a un tribunal arbitral.

Al poco tiempo tuvieron una aplicación práctica estos principios, pues el Uruguay solicitó autorización del Brasil para efectuar obras sobre el Río Negro. (1).

En resumen, podemos decir que en América se han observado dos principios fundamentales por lo que concierne a la explotación industrial o agrícola de las aguas de una vía fluvial de interés internacional:

1º.- El Estado que pretenda realizar obras sobre una vía fluvial de interés internacional necesita el acuerdo previo de sus vecinos; con esto se consagra la tesis del interés general.

2º.- La navegación sigue siendo el uso principal de los ríos.

Algunas de las Reglas y Principios expuestos en la

Conferencia de Dubrovnik en el año de 1956.

Al estar redactando el presente trabajo, tuvimos noticia que auspiciada por el Instituto de Derecho Internacional, se celebraba una Conferencia en Dubrovnik, Yugoslavia y en la que bajo el rubro de "The uses of the waters of International Rivers", se trataban algunos de los problemas que hemos esbozado en líneas superiores (1); gracias a la diligencia del Dr. José Luis de Ascarra fue posible que llegaran a nuestras manos algunos de los informes que en ella se estudiaban y de los cuales trataremos a continuación.

En la Conferencia de Edinburgo se encargó al Comité del Instituto para que, bajo la Presidencia del Profesor CLYDE EAGLETON, estudiara el problema indicado. En su primer informe el Comité declaró que el estatuto que presentaba con los principios sobre los cuales se podía elaborar reglas concernientes al uso de las aguas de los ríos internacionales, no era el definitivo ni tampoco las recomendaciones finales, sino solamente la base sobre la cual se podía empezar a discutir en la primera sesión; por otra parte hizo notar que los factores que intervenían en el Derecho Internacional relativo a la navegación, eran diferentes de los que afectaban al uso industrial y agrícola de las aguas, pero que toda la atención del referido Comité se había dedicado a este segundo aspecto por ser novedoso y por lo

(1).-- D. José Luis de Ascarra, Prof. de Derecho Internacional. Facultad de Derecho de la Universidad de Madrid.

tanto, poco estudiado; además esperaba que después de la aprobación de la Asociación, se estudiara en forma más precisa el estatuto legal, su implantación y la organización administrativa necesaria, tal estudio -añadía- puede llevar a la preparación de un tratado bilateral modelo o a un acuerdo regional o a una ayuda administrativa o técnica para las Naciones Unidas u otra organizaciones internacionales o un medio para el arreglo de las disputas.

Informe de los Principios sobre los que se pueden basar Reglas de Derecho concernientes al uso de los Ríos Internacionales.

I^o.-- El Río internacional es aquél que corre a través o entre los territorios de dos o más Estados.

Comentario: Aunque hay diferencias existentes entre ríos sucesivos y fronterizos, hay obligaciones que se aplican en una u otra situación con referencia al uso de los ríos.

Queda planteada la cuestión de si se incluyen los ríos tributarios o si se excluyen los ríos navegables artificiales de la definición de río internacional.

II^o.-- El Estado debe de ejercer sus derechos sobre las aguas de un río internacional dentro de su jurisdicción de acuerdo con los principios mencionados a continuación.

Comentario: Se utiliza la palabra soberanía con mucha frecuencia en estas relaciones; el Comité cree que la palabra no tiene sentido claro y en realidad no otorga derechos absolutos porque toda soberanía está sujeta al derecho internacional; de allí que se imponga seguida de condiciones hasta el extremo que hay muchos tratados recientes en los que ni se menciona. Sin embargo, puesto que los Estados están acostumbrados a imponer su soberanía y puesto que supuso puede hacer el principio más atractivo a los mismos, se ofrece la alternativa siguiente:

Alternativa: Cada Estado tiene soberanía sobre las aguas de un río internacional dentro de su territorio, sus derechos soberanos a este respecto, deben ejercerse de acuerdo con los principios aquí declarados.

III.- En general los Estados ribereños deben de atenerse a la máxima *Sic utere tuo* en todas las cuestiones referentes al uso de las aguas de un río internacional, por uno o por varios Estados.

Comentario: Este puede considerarse como uno de los "principios generales" reconocido por las naciones civilizadas; de un modo u otro prácticamente todos los casos y tratados reconocen este principio.

IV.- El Estado es responsable bajo el Derecho Internacional por todos los actos públicos o privados que afecten las

aguas de un río internacional y que causen daño a otro Estado y que por diligencia propia, podía haberse prevenido.

Comentario: La compensación debe de hacerse en forma de daños y perjuicios o de reparación, o bien por seguridades para el futuro o por la repartición de los beneficios producidos por la actividad del Estado responsable. Aunque el principio se refiere a Estados más que a individuos cualquier arreglo debe asegurar compensación a los individuos que han sufrido.

VII.-- De acuerdo con el principio general N° III los Estados ribereños de un río internacional para llegar a un acuerdo, o bien los Estados o Tribunales al resolver una disputa, deben equilibrar el beneficio de un Estado contra el daño de otro por el uso particular de las aguas, con este objeto debe de considerarse entre otros, los siguientes factores:

- a).-- El derecho de cada uno al uso de las aguas.
- b).-- La medida de dependencia de cada Estado a las aguas del río.
- c).-- Los beneficios sociales y económicos comparativos a los Estados ribereños y a toda la comunidad ribereña.
- d).-- Los acuerdos pre-existentes entre todos los Estados interesados.
- e).-- La apropiación previa de las aguas por un Estado.

Comentario: Es un esfuerzo para explicar la doctrina del Prorrato Equitativo a que se refiere, no basta sólo declarar el principio de *sic utere tuo*; es necesario proveer algunas

guías para equilibrar los beneficios y los daños, es imposible establecer una escala de preferencias porque varía con cada situación pero estos factores pueden ayudar a establecer preferencias en cada caso. No se intenta excluir a los demás como por ejemplo a los que rehusan su consentimiento al principio
 N.º VI.

VI:.- El Estado que propone nuevas obras (construcción, desviación, etc.) o cambio de un uso previamente existente de las aguas que pueda afectar perjudicialmente a otro Estado, debe de obtener previamente el consentimiento del otro Estado, cuyo consentimiento no debe negarse sin razón. (Se otorgarán medios para hacerse justicia).

Comentario: No es necesario que este consentimiento se otorgue en forma de documento o de tratado, puede hacerse por legislación paralela como en el caso interesante de Eire y de Irlanda del Norte.

Esta regla fue propuesta por el Instituto de Derecho Internacional en su sesión de 1911 en Madrid y hay muchos casos prácticos que la sostienen. Aunque no impone una regla particular a los Estados soberanos, requiere sin embargo su consentimiento. El formular un acuerdo previo libra a un Estado del riesgo de una controversia peligrosa con otro Estado que puede sentirse dañado como resultado de las obras llevadas a cabo unilateralmente. El esfuerzo de formular un acuerdo puede llegar a resultar un trabajo en conjunto en vez de un trabajo unilateral y que sea por consiguiente menos costoso y más beneficioso para

cada uno. El hecho de que aparece esta promesa en algunos tratados demuestra que los Estados reconocen la importancia de formular un acuerdo. (1) Un reciente caso es el acuerdo entre Austria y Yugoslavia concerniente al Río Drava.

En un estudio como el presente debe verse el arbitraje pero éste se reserva para verse en un estudio posterior.

VII:.- La Contaminación-previsible de las aguas por un Estado y que dañen sustancialmente a otro Estado, responsabiliza al primero por el daño causado.

Comentarios: Con el crecimiento de las grandes ciudades y el aumento de zonas industriales por los ríos, subraya la importancia del problema de la contaminación. Se cree que su aceptación será general y que el conocimiento técnico es suficiente para poder estimar la cantidad del envenenamiento y el daño causado por el mismo.

VIII:.- En todo lo posible los Estados ribereños deben de asociarse para la plena utilización de las aguas del río desde el punto de vista de su cuenca como una totalidad y desde el punto de vista de la variedad de usos de las aguas, para asegurar el mayor beneficio para todos.

(1).-- Véanse por ejemplo: L.N.T.S., Vol. 19, Finlandia y Rusia, p. 194; Vol. 22, Reino Unido y Francia, p. 357; Vol. 43, Estados Unidos y Canadá, p. 253; U.N.T.S., Vol. 37; Iraq y Turquía, Protocolo I, p. 289; Vol. 54, India y Pakistán, p. 46. Existen otros ver U.N. Doc. E/ECE/136).

Comentario: Es de mayor importancia este principio en el desarrollo de los ríos y en los beneficios incrementados para los pueblos. Ver las Resoluciones 346 (XII) y 41 (XIV) del Consejo Económico y Social. Se espera que se tratará el punto progresivamente en esta dirección.

Junto con este primer informe o "rapport" se presentaren otras dos ponencias, una del profesor Juraĵ Andrássy y la otra de Jovan Pannovic; es la primera se hacen observaciones generales al principio concerniente a la utilización de las aguas en el que toca varios temas importantes relacionados con el punto sujeto a estudio; la segunda tiene por objeto enseñar la práctica seguida por la República Federal Popular Yugoslavla en relación con las aguas de los ríos internacionales. Consideramos que el primero de ellos es bastante interesante por lo que lo transcribiremos casi textualmente y del segundo entresacaremos los datos y los puntos de vista más interesantes.

"Inland Water Rights and Obligations Between States."

Algunas observaciones al principio concerniente a la reglamentación internacional de la utilización de las aguas.

" Tomando como punto de partida los cuatro puntos de las conclusiones del profesor Eagleton, creo que debe de profundizarse desde un principio el problema expuesto en el punto III: ¿en qué medida las reglas y principios de Derecho en vigor rigen las cuestiones y relaciones sostenidas por el uso de las aguas de los ríos internacionales?. Mr. Eagleton al principio

de su estudio preliminar en el que las conclusiones arriba mencionadas se encuentran añadidas, afirma que el Derecho Internacional no tiene aún formuladas soluciones para los nuevos problemas surgidos del uso de las aguas para otros fines fuera de la navegación, comprendiendo el uso de la energía hidráulica, irrigación, protección contra las inundaciones, envenenamiento de las aguas, etc. En otra parte del mismo estudio, el profesor Eggleton parece estar menos pesimista, cuando admite la existencia de algunas reglas aunque poco desarrolladas. Entre estas dos opiniones yo estoy dispuesto a declararme en favor de la segunda, todo lo apoya: en efecto, me parece que el Derecho Internacional puede formular y fórmula, efectivamente algunas reglas y principios de importancia fundamental. Es verdad que estas reglas y principios no son en gran número y sobre todo no son suficientes para dar una solución apropiada para cada una de las situaciones tan variadas que se encuentran en los diversos casos algunos muy conocidos (las aguas del Nilo, de Jordán, de Pendjab) y a los cuales se añaden siempre casos nuevos. (utilización hidroeléctrica de las aguas subterráneas de los Prineres) Los derechos y deberes de los Estados con respecto al uso de las aguas internacionales, no son más que un sector, aunque el más importante en la hora presente, de las relaciones muy variadas que se han designado con el término común de "rapport de voisinage". O para esas relaciones que existen desde los tiempos más antiguos de la historia, el Derecho Internacional ha elaborado algunas reglas. La existencia de tales reglas está fuera de duda. Se formulan diariamente en la jurisprudencia nacional e internacional así como en la práctica convencional y diferente de los Estados.

¿Por qué es tan importante insistir sobre la existencia de esas reglas y principios de Derecho Internacional? La comunidad internacional descansa por una parte, sobre el principio de la soberanía e independencia de los Estados, por otra parte esos mismos Estados se hallan de más en más en un estado de interdependencia donde les es necesario ponerse de acuerdo para reglamentar un número creciente de problemas comunes. Con ocasión de ese reglamento, cada compañero examina desde un principio sus propios intereses y no está dispuesto a tomar en consideración, en vista de un compromiso, los intereses opuestos de un compañero, mas que mediante concesiones de un valor igual a las hechas por él mismo. O, en las relaciones que se han tratado sobre el uso y en el régimen de las aguas internacionales los intereses no son casi nunca iguales y un compromiso sobre la base de concesiones recíprocas es difícil de lograr. Dentro de tal situación aquellas que están en una situación más ventajosa están inclinadas a retener sus ventajas y a explotar sin tener en cuenta los intereses quizá preponderantes e igualmente vitales del vecino mal situado. Pensemos que los ribereños superiores tengan la facultad de desviar una corriente de agua o de utilizar, en perjuicio evidente del vecino que se encuentra abajo. Él es soberano de hacer en su territorio lo que le plazca. Por lo tanto, esta libertad absoluta no existe en Derecho Internacional como no existe más en Derecho Interno. Hay reglas de Derecho Internacional que limitan el ejercicio de la soberanía territorial en tanto que sea perjudicial al vecino. La existencia de estas reglas establecen un cierto equilibrio entre los vecinos interesados en facilitar en esta forma la conclusión de un compromiso. Sin esta intervención bienhechora de derecho, el detentador de la ventaja el *beatus possidens*, retendría esta ventaja igual en

detrimento del vecino. La utilidad de las reglas que rigen las relaciones de vecindad se manifestará sobre todo si se consigue establecer una organización o una autoridad internacional como ha sido propuesta en las conclusiones de Mr. Eagleton.

Nosotros hemos tomado un ejemplo de la práctica de los Estados para probar la justicia de las consideraciones precedentes. Yugoslavia tiene ciertas diferencias por lo que concierne a la ordenación de las aguas de la cuenca del Drave. A partir de 1952 varios acuerdos entre los dos Estados vecinos han reglamentado una serie de cuestiones pendientes. De la lectura de uno de esos acuerdos, tomado como ejemplo —es el acuerdo signed en Ginebra el 25 de mayo de 1954— se vé que cada uno de los dos Estados pretende que ciertas medidas de la otra parte contratante le han sido perjudiciales y que estará fundada su demanda con este título, los daños y perjuicios. Estas demandas legítimas son declaradas suspendidas tan largo tiempo como las estipulaciones de los acuerdos concluidos entre las partes, sean observados. Aunque las partes mantengan su punto de vista contrario, la razón de la pretensión de la parte co-contratante, están de acuerdo en la existencia de una regla de Derecho Internacional en virtud de la cual una acción o una medida emprendida sobre el territorio de uno de los vecinos y perjudicial para el otro, obliga la responsabilidad internacional del primero. A continuación en el artículo siguiente del mismo acuerdo, se lee que las partes convienen que Austria no procederá a la ejecución de nuevos trabajos que podrían cambiar el régimen de las aguas del Drave en perjuicio de Yugoslavia sin discutir los proyectos respectivos con la misma. En caso de desacuerdo

se apelará a un tribunal arbitral.

Es necesario, por lo tanto, concluir que es muy importante proceder al estudio de las reglas del Derecho Internacional actualmente en vigor que rigen el uso de las aguas de los cursos fluviales internacionales. Se pedirá proclamar la existencia de esas reglas y la obligación de los Estados de conformarse. Se verá que el Derecho Internacional formula reglas también en lo que concierne a otros aspectos de la utilización de las aguas, por ejemplo la cuestión del envenenamiento de las mismas. En el curso de este estudio no se descuidó las situaciones menos regulares, así por ejemplo una división de las aguas puede producirse no sólo de un modo sino también indirectamente; el canal a lo largo del Rhin del lado francés parece haber causado una desecación de la corriente de agua subterránea del Rhin en todo territorio alemán, provocando un desecamiento nocivo de los terrenos cultivados.

Por lo que concierne a la primera proposición contenida en las conclusiones del profesor Eagleton, le falta proclamar pero yo no creo que la creación de una organización de una autoridad internacional de tal género sea posible en el presente. Más o menos ella podría ser concebida sobre una base consultiva.

Las situaciones individuales en los diferentes países difieren en tal forma que cada caso debe ser examinado y resuelto separadamente. Es un trabajo de expertos especialistas y es indudable que un grupo o una agencia teniendo muchos casos a examinar llegaría a reunir tal grado de experiencia que sería bien calificada para la tarea que le sería asignada. En cuanto

a la forma del organismo a crear, me parece que la mejor solución sería utilizar las organizaciones existentes para crear un grupo especializado, el Banco Internacional ha tenido ya ocasión de prestar sus servicios, pero no se ocupa más que en los casos donde un financiamiento internacional es necesario. En la mayor parte de los casos, el reglamento y el acuerdo del régimen de las aguas se liga íntimamente a las cuestiones de agricultura y alimentación. Se podría por lo tanto, combinar las dos grandes organizaciones especializadas existentes y crear un grupo común. Las funciones de este grupo serían puramente consultivas pero se podría prever que las partes interesadas tendrían la facultad de requerir una opinión y se obligarían, en principio, a conformarse. En fin, se podría pensar en organizar este grupo de expertos sobre una base regional, sea ligándose con las comisiones económicas regionales o con aquellas de la Organización de la Agricultura y alimentación. En cuanto a los métodos y condiciones tratados en el punto I (c) y (d) del profesor Eagleton, yo no creo que sea posible su mantenimiento. Es la agencia del grupo a crear quien deberá estudiar esos problemas y determinar sus soluciones sobre la base de experiencia técnicas ya admitidas y ampliadas en el curso de la actividad de esta agencia o de este grupo.

La diversidad de situaciones que hemos ya mencionado, impedirá también probablemente, la conclusión de una convención general aludida en el punto II de las conclusiones del reportador. En cuanto a la posibilidad de someter las diferencias se-

bre nuestra materia tiene un forum arbitral, cuestión tratada en el punto IV de las conclusiones del profesor Eagleton, es evidente que una tal solución no es posible respecto a las diferencias de naturaleza jurídica. O a parte de algunas cuestiones de principio que son justificables, lo que resulta de esta primera parte de las observaciones, se trata lo más a menudo, de diferencias de orden técnico donde muchas soluciones son igualmente admisibles en derecho. Lo que importa aquí es escoger un plan aceptable a las dos partes. Aquí podría ser objeto de un procedimiento de conciliación o, si las partes están de acuerdo, de una composición amigable. En los dos casos, se podría recurrir a los servicios del grupo o de la agencia de cuya creación ha sido discutida anteriormente.

De allí el premovente de este estudio podrá sin duda, tratar de reunir una documentación más amplia sobre las diferentes situaciones de las que el reglamento ha examinado. Podrá documentarse no sólo de las disputas en curso, sino también de las soluciones propuestas por la vía convencional. Sobre este punto me asocio plenamente a la llamada del profesor Eagleton, llamada que yo hago hace cinco años y que reaunada por la Asociación de Derecho Internacional, no quedará sin dar sus frutos."

Los usos del agua de los ríos internacionales.--

El objeto de esta ponencia es dar a conocer la forma en que la República Federal Popular de Yugoslavia ha legislado, después de la guerra, sus ríos internacionales con otros países.

El propósito de la reglamentación de las relaciones provecadas por los ríos, que es uno de los campos más importantes del Derecho Internacional, es no solamente la navegabilidad sino los demás usos procurando una mayor economía de las aguas en provecho de todos los usuarios. Los principios que rigen la reglamentación del Danubio son muy característicos, pues solo los ribereños son capaces de efectuar las obras de ingeniería hidráulica y de controlar la navegación fluvial, todo ello producto de una acertada administración. Como muestra de la regulación económica de las aguas tenemos también el caso de la internacionalización de los tributarios de éste río; los autores de la Convención de 1948 consideraron que no había razón suficiente para internacionalizar los tributarios que no habían sido nacionalizados por el Estatuto del Danubio de 1921, dichos tributarios eran de una menor trascendencia y sólo importaban a dos o tres Estados los que o bien los han nacionalizado o celebrado tratados entre ellos mismos.

"La solución de los complicados problemas de las redes fluviales de Yugoslavia -afirma Pannovic- sólo es posible por tratados que se refieran al uso colectivo de las aguas". El mismo río Danubio, tomado en su período que medió entre las dos guerras nos puede servir de ejemplo de las relaciones internacionales manifestadas en tratados colectivos y a propósito de aguas de interés general. La llanura de Pannonian es sin duda, la mejor de las llanuras danubianas pero necesita enormes esfuerzos de los pueblos que la habitan para desarrollarse los que vienen haciendo desde hace siglos, se han necesitado construir plantas hidro-eléctricas y construcciones formando un plan de conjunto hidrográfico con objeto de conquistar las

bastas expansiones senagosas de la Cuenca Carpático-Pannonianna, adaptarlo a las diferentes maneras de ser y defenderse de las inundaciones regulando su irrigación. Esta cuenca siendo territorio Austro-Hungare no presentaba ningún problema en su funcionamiento, mantenimiento y conexión del sistema regulador del régimen de aguas; al deshacerse esta unión, los llanos Pannonianos se dividieron entre Austria, Hungría, Checoslovquia, Yugooslavia y Rumanía, surgiendo de inmediato la necesidad de dar una solución al fin fin de problemas internacionales surgidos por es establecimiento de fronteras; para ello se necesita la colaboración de todos los interesados siendo precisamente éste el objeto buscado al firmar los Tratados de San Germain y Trianon. Una Comisión técnica permanente se formó para el Danubio (La Comisión Permanente du régime des eaux du Danube--- CRED) de cuyas funciones se ocuparon los países interesados y las expusieron en las conclusiones de los acuerdos tomados con referencia al régimen de las aguas, siendo las principales la implantación de dichos acuerdos para conservar y mejorar el régimen de las aguas y de los servicios hidre-técnicos así como llevar a cabo investigaciones y trabajos que serían otorgados por tratados de los países interesados, sobre todo en lo referente a la pesca y finalmente a la navegación ya que no caen bajo la jurisdicción internacional de la Comisión del Danubio. La Colaboración necesaria fué acordada por los Estados. Vgr: el que se firmó entre Yugooslavia y Hungría en la Convención General que dejó sentados los diversos problemas de los intereses mutuos en este campo así como los demás tratados que se derivaron de la colaboración de los países interesados en el Danubio.

Al terminar la IIª Guerra Mundial se firmaron los Tratados de Paz en los que no se consideraron estos problemas no porque no existieran sino por que los países aguas abajo estaban en peligros de inundaciones o por temor a restricciones de las aguas hechas por los de río arriba que a su vez se veían amenazados de que se construyeran diques que desviarán las aguas, lo que haría peligrar las tierras de la cuenca superior, por esto pensaron algunos países que ya no tenía razón de ser la Comisión del Danubio. La solución a estos complicados problemas se dejó a los tratados bilaterales que se celebraran entre los seis países interesados en las aguas del Danubio, los cinco nombrados anteriormente y la U.R.S.S.; quien devino interesada al modificarse las fronteras al terminar la guerra; estos países de inmediato tomaron resoluciones en colaboración para tratar de resolver los problemas urgentes así Yugoslavia firmó acuerdos y comisiones con Hungría y Rumania en 1948, los que no fueron puestos en práctica hasta 1953 por razones políticas; en ese año la colaboración técnica de Yugoslavia se hizo vía factible en relación con el régimen de las aguas pudiendo así hacer frente una vez más a las cuestiones que se presentaban, habiendo servido de base los tratados anteriormente signados. El 7 de abril de 1955 un acuerdo sobre los problemas de la economía del agua se firmó con Rumania y en el mes de agosto se realizó con Hungría para dejar plantadas las bases de los problemas y de los sistemas hidroeléctricos en las fronteras, mismos que se basaron en los siguientes principios:

Las partes contratantes acuerdan: Examinar y dejar sentados por acuerdos, todos los problemas, medidas y trabajos de

la economía del agua que puedan cambiar la cuantía o calidad del agua y en la que uno o ambos contratantes se interesen sin olvidar la unidad de relaciones de la economía del agua y reconocer los derechos y obligaciones derivados de esta unidad. Los intereses de las partes contratantes cubren todas las cuestiones, medidas y trabajos de la economía de las aguas, principalmente: la regulación y canalización de los cursos de agua, el mantenimiento de los lechos, drenaje y medidas semejantes, control de inundaciones y del hielo, trabajos de acumulación y retención, canalización y abastecimientos de agua, protección contra el envenenamiento del agua, problemas de las aguas subterráneas, usos de la fuerza hidráulica, protección de la tierra contra la erosión, usos del agua para la agricultura, estudios hidrológicos, proyectos de reclutamiento y ejecución de trabajos, distribución de gastos propios de la investigación, proyectos de reclutamiento y ejecución, proyectos e información sobre los problemas expuestos así como cambio de nivel superior del subsuelo acuático.

Las partes contratantes acuerdan: incrementar las previsiones mencionadas en su territorio y en cada una de las partes del río que sean fronteras con otros países y en cursos y sistemas hidráulicos divididos por fronteras de países, todos los problemas, medidas y trabajos derivados de los acuerdos caen en la jurisdicción de la Comisión Mixta bilateral que someterá a la aprobación de los dos gobiernos todas las propuestas convenientes y apropiadas con todo el material técnico necesario y supervisarán la implantación de las decisiones. Las

partes contratantes proveerán la exención de impuestos de importación y exportación de todo el material necesario para trabajar así como del equipo de trabajo que se necesite llevar de un territorio a otro; también proveerán tarifas reducidas al paso de aduana de las mercancías en tránsito, acuerdan mantener cada una suficientes puntos de elevación sirviendo para trabajos en el proceso sobre las aguas. Las partes contratantes han acordado un cambio mutuo de información importante e.g. para el control de inundaciones y del hiele así como para otros aspectos donde la colaboración directa entre los servicios locales es necesaria, incluyendo el cruce recíproco de expertos. Los conflictos que surjan se ventilarán ante una comisión compuesta de dos representantes de cada parte y si fracasa entonces los gobiernos decidirán directamente.

El 16 de diciembre de 1954 se firmó un acuerdo entre la República Federal Popular de Yugoslavia y Austria sobre la sección límite del Mura, basándose en los mismos problemas básicos; también el Rio Drava fué objeto de un acuerdo similar; sobre los sistemas hidroeléctricos de este río se han ultimado acuerdos con Austria en julio de 1953 y en mayo de 1954, en los que se regula el funcionamiento de las plantas y se crean obligaciones recíprocas para su mantenimiento; Austria acuerda asegurar una cantidad suficiente de agua para el Drava yugoslavo sometiéndolo a la consulta de República Federal Popular Yugoslava los proyectos y consultas que surjan a propósito de este río. Se integra igualmente una comisión mixta. Si surgen conflictos se llevarán ante una comisión conciliadora compuesta de un representante de cada país eligiéndose un presidente que tenga una nacionalidad distinta; si pasan tres meses y no han sido

nombrados los miembros de la comisión, a petición de una de las partes el Secretario General de la Comisión Económica Europea, lo hará. Por todos estos antecedentes, piensa PAUNOVIC "que es factible, a través de tratados bilaterales, integrar una base para la solución positiva de los problemas de la economía del agua sin la existencia de un organismo internacional (1).

En los meses de mayo y junio de 1955 se celebró una primera reunión, en la ciudad de Génova, en la que se trataron problemas concernientes al transporte por las aguas internas de Europa; fué realizada esta reunión a sugerencia del Comité de Transportes Internos dependiente de la Comisión Económica Europea y a él acudieron representantes de casi todos los países europeos así como de diversos organismos internacionales; en ella se formularon recomendaciones sobre los diversos problemas del transporte, fué un poco limitada por ser la primera pero es un gran avance en este campo hacia la regulación del transporte sobre vías acuáticas europeas; los problemas son: unificación de las leyes de navegación, de las señales, adopción de un reglamento internacional para la regulación de los problemas sobre abordaje y registro de los actuales derechos y otros problemas; transporte de material peligroso sobre las vías fluviales navegables interiores; cargamento de provisiones específicas para ser incluidas en los Tratados de Transporte; unificación de los libros y documentos de barcos; contaminación o ensuciamiento de las aguas internas navegables europeas, etc.

(1).-- IVAN PAUNOVIC.- Op. cit. pág. 6.

A nuestro parecer y después de los antecedentes que hemos nombrado, consideramos que no obstante la corta vida del nuevo campo del Derecho Internacional Fluvial en el que naturalmente no es posible formular un cuerpo de normas fundamentales como deducimos de lo ya expuesto, sí podemos afirmar que existe un principio general sobre el que se apoyan numerosos tratados y que es invocado ordinariamente por los tratadistas, lo podemos enunciar en la siguiente forma:

"Nadie tiene derecho a utilizar las aguas de una vía fluvial de interés internacional en perjuicio de un tercero y para ejecutar cualquier obra debe contar con el consentimiento previo del ribereño."

Con objeto de apoyar este principio, podemos citar, aparte de los ya enumerados, diversos tratados y convenios así como opiniones de los juristas que han estudiado el problema:

En primer término mencionaremos la sentencia que se considera como más antigua relacionada con el uso común de las aguas como es la dictada por el Tribunal Federal el día 10 de enero de 1878: "Ningún Cantón tiene derecho a tomar medidas dañosas para otro, tales como por ejemplo la desviación de un río, construcción de presas, etc., que impliquen la infracción de derechos territoriales de otro Cantón."

Seguidamente citaremos el Tratado firmado entre Alemania y Francia en 1935 en donde se estableció que: "No puede hacerse ninguna modificación en el curso de ríos navegables que forman frontera entre los dos países, si no hay previo acuerdo entre ellos."

Igualmente en el Tratado que Italia firmó con Francia el 17 de diciembre de 1914 en el que se trataba de la explotación hidroeléctrica del Río Roya se determinaba que las partes contratantes "se prohíben mutuamente explotar o dejar de explotar la fuerza hidráulica del Río Roya o de sus afluentes en las partes sometidas exclusivamente a su propia soberanía, en forma que sea susceptible de modificar sensiblemente el régimen o la forma natural del curso de las aguas hacia el ribereño inferior" (Artº. 1º.); disposición que fue modificada el 10 de febrero de 1947 declarando que se debía elaborar un plan de conjunto de explotación que beneficiase a ambas partes. El 1º de julio de 1926 se firmó en la Ciudad de El Cabo un tratado entre la Unión Sud-Africana y Portugal en el que se hablaba del Río Kunene y su explotación económica sentando el principio de que "... no podrá establecerse ninguna otra (instalación) en la sección fronteriza de los ríos Kunene o Cubango, sin haber obtenido el consentimiento previo del otro Estado."

El 18 de junio de 1949 se firmó un tratado Italo-Suizo en el que se reglamentaba el aprovechamiento industrial del Río Reno al especificándose que: "Toda modificación o nueva concesión requiere acuerdo común." Por último y para no hacer muy larga la cita, recordáremos el Tratado que España firmó con Portugal el 11 de agosto de 1927 y en el se trataron del uso industrial del Duero en su parte inferior: "Queda prohibida la desviación de cualquier cantidad de agua, salvo acuerdo entre los Estados."

Ahora como doctrina expondremos las opiniones siguientes:

Lederle: El Derecho del Estado sobre los cursos de agua no es algo ilimitado: un Estado no debe causar daño a otro". Se admite generalmente que cualquier alteración de la naturaleza de las aguas es un perjuicio grave."

Heumeyer: "Una alteración en el curso de las aguas está permitida en caso de fuentes y torrentes, pero está prohibida si se trata de ríos de curso regular o de lagos."

Heurer: "La desviación de un curso de agua por el ribereño superior y su contención por parte del inferior, están prohibidas."

En el informe del Comité de Energía Eléctrica del C.E.E. se asientan las conclusiones siguientes que van de acuerdo con todo lo anterior: "Un Estado tiene derecho a un aprovechamiento unilateral de la sección del curso de agua que lo atraviesa o bordea, siempre que tal aprovechamiento no haya de producir más que un perjuicio leve o un pequeño inconveniente en el territorio de otro Estado, compatibles con los de buena vecindad. "Por el contrario, si el perjuicio que deba causarse es grave y permanente, dicho aprovechamiento puede llevarse a cabo solo mediante acuerdo previo."

Realmente la formulación de este principio no representa una novedad muy reciente, pues KARL STRUPP, ya lo mencionaba hace treinta años cuando hablaba de la explotación industrial de los ríos: "Il n'y a pas encore, sur ce point, de cou-

tume internationale incontestablement établie, exception fait, peut-être, de ce principe universel que l'exercice d'un droit est illicite, quand il n'a pas d'autre but que de nuire à un tiers" (1).

Hay un grupo de juristas no muy numeroso que sostiene la tesis contraria o sea el derecho absoluto del Estado sobre las aguas, tesis que ya ha sido comentada, pero que inclusive entre sus principales exponentes encontramos un reconocimiento al principio al que nos venimos refiriendo, aunque admitido sólo para casos especiales, como le vemos en Hyde, quien al sostener que el ribereño superior tiene un derecho ilimitado a desviar una corriente de agua, reconoce que "en casos especiales es necesario comparar la importancia de los intereses en conflicto, de acuerdo con los efectos que resultan para cada uno de los Estados del acto de la desviación."

Es por esto y considerando, además, el Artº. 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia cuando habla de los principios generales de derecho y de las opiniones y doctrinas de los publicistas, que nos lleva a consolidar nuestra afirmación.

D.- Otros Principios Generales.--

Principios aplicables a los afluentes de una vía fluvial de interés internacional.--

El régimen al cual se deben someter los afluentes de una vía fluvial de interés internacional no está bien determinado ni tampoco es uniforme, pues cuando se celebra una convención

bilateral generalmente se les aplica el mismo sistema que al principal tal como sucedió con el tratado del dos de diciembre de 1851 firmado por Austria y Baviera por el cual se abre a la libre navegación, el Río Danubio comprendiendo también los afluentes en la parte del territorio de los dos signatarios; en cambio, cuando se firma un tratado general se reglamenta a los afluentes en forma individual como le tenemos en el Acta del Rhin de 1815 en la cual se omitió nombrar al Río Lhan confluente del Rhin, y navegable desde su desembocadura en éste, en Weilbourg siendo la causa de ello que las dos orillas de este río en su parte navegable pertenecen al duque-príncipe de Nassau por lo que no entraba en dicha Acta.

Con relación al Río Danubio en el Tratado de 1856, se proclamó la aplicación de los principios declarados en Viena por lo que dos años después Gran Bretaña elevó una protesta ya que dicho régimen no se extendió a los tributarios. En el Acta de Berlín se extiende el sistema aplicado a los principales y a todos los afluentes como se recordará que lo asentamos al comentar el caso de los ríos africanos. Más tarde, en los Tratados de Paz de 1919 y en la Conferencia de Barcelona de 1921 se han aplicado los mismos principios, en una forma restringida y posteriormente con plena amplitud ya que primero se decía que eran válidos para los afluentes en su parte navegable hasta el mar y que da acceso a más de un Estado y en la Conferencia de Barcelona se dijo que se aplicase en todo su curso navegable.

Hay casos en los que el afluente supera al principal y es difícil determinar que caudal es uno y cual es otro, en el Río persa de Chat-el-Arab que se forma por el Tigris y el Eufrates, se ha pedido por los representantes persas la declaración de la libre navegación de ambos ríos pero Inglaterra se ha opuesto siempre por lo que la situación de ambos está sujeta a la interpretación de cada caso concreto.

Por convenir al interés general se determinó en la Convención de Barcelona que un afluente que atraviere o dividiera dos o más Estados y posteriormente desagüe en un río nacional, le comunica su carácter a éste desde su confluencia hasta su desembocadura en el mar. Dos de los ríos más importantes tienen un interés muy particular en este problema y son el Rhin y el Danubio ya que a los Estados naturalmente les interesa que sólo sea un mínimo de corrientes de agua quienes tengan esta característica, los afluentes principales que son accesibles a la navegación en el caso de los ríos citados son el Leck y el Waal; en el primero de ellos se le aplica el régimen del Rhin, pues en el proceso verbal de la Comisión de 1815 se acordó considerarlo como una continuación del principal; en el caso del Waal se negaron los Países Bajos a abrirlo a la navegación libre, pues en la Concesión de Mayence se le dio este carácter pero como una concesión de S.M. el Rey de los Países Bajos (Artº. 2); en la Comisión de 1868 se permite escoger libremente a los barcos que pertenezcan al Rhin la vía por la que quieran atravesar los Países Bajos, siempre que una de las señaladas previamente se vuelva impracticable para la navegación (eran po Dordrecht, Rotterdam, Hellevootsluis y Brielle.)

En 1856 se declaró el régimen de libertad para el Río Danubio y sus afluentes aunque no en toda su extensión están controlados a la Comisión Europea, el brazo norte, el Kibia está sometido a la jurisdicción de Rusia y en la parte que toca la frontera Rumana también está fuera de sus poderes administrativos por lo que se ve auxiliada en estos casos por ambos Estados; propiamente la Comisión se encarga del Soudina, el brazo sur, Saing Georges.

El profesor Engelhardt propuso en la Conferencia de Barcelona que para evitar dificultades entre los Estados, se reglamentasen los afluentes en forma convencional; existe la corriente de considerar que cuando un río desemboca en varios brazos, existe la obligación para el Estado en cuyo territorio se encuentra, de realizar los trabajos necesarios para mantener expedita la libre navegación de los más importantes.

El profesor Winiarski señala que debido a la técnica moderna se ha planteado al Derecho Internacional un nuevo problema y es el de los canales laterales que se construyen para facilitar la navegación supliendo las imperfecciones de la vía de agua; se recordara que en el Acta de Berlín se acordó la libre navegación para los mismos en relación con los ríos africanos (en 1885) cosa que no se realizó en forma tan amplia en los Tratados de Versalles, pues se les asimiló a las redes declaradas internacionales (Art. 331); en Barcelona se añadió o se distinguió la vía que sirviera para unir dos secciones naturales de un mismo curso de agua como podía muy bien darse el caso de que dos secciones naturales de agua que sean navegables

se encuentren interrumpidos en su curso normal por obstáculos que así la impidan, el canal artificial que se construya no será propiamente un canal lateral y estará independiente de las condiciones naturales del río por lo que la Convención, contra la sugestión de los ingleses y holandeses, no los consideró dentro del régimen estatuido.

En el proyecto de Reglamento Internacional de la Navegación Fluvial aprobado en la sesión del 9 de septiembre de 1887 del Instituto de Derecho Internacional celebrada en Heidelberg, se contienen disposiciones a propósito de los afluentes y se consideran sometidos al mismo régimen de los ríos de los que son tributarios de acuerdo con lo que establecieron los Estados en dicho reglamento (Artº. 2º) y en el artículo tercero se estipuló que la navegación de los ríos internacionales desde el punto en que son navegables hasta el mar, es libre y no puede, bajo la relación de comercio, ser prohibido a nadie. En la revisión que hizo el Instituto a dicho reglamento en el año de 1934, se elaboró otro nuevo Proyecto aprobado en el mes de octubre y que estatuyó, respecto a los afluentes que tuviesen los mismos caracteres de los ríos, un régimen igual según se desprende del artículo primero que dice así:

"Le présent règlement s'applique:

Artº. 1º.- Aux fleuves dits internationaux, c'est-à-dire aux cours d'eau qui, dans la partie naturellement navigable de leur cours, traversent ou séparent deux ou plusieurs Etats, ainsi qu'aux affluents qui présentent les mêmes caractères. "

SEGUNDA PARTE.

CAPITULO TERCERO .

EL DERECHO INTERNACIONAL FLUVIAL EN LOS ESTADOS UNIDOS MEXICA-

NOS.-

Nos toca ahora considerar la situación que tiene el Derecho Internacional Fluvial en México, cuyos principios encontraremos dirigiendo los tratados y convenios que a propósito de nuestros ríos, sobre todo de los que corren en la parte norte, se han celebrado con el poderoso vecino que tiene la República: los Estados Unidos de América. En la frontera sur existen igualmente otros ríos pero su importancia es menor como lo prueban el corto número de convenios que se han signado con Guatemala y Con Honduras Británicas, Potencias interesadas en las mismas corrientes fluviales.

Nos permitimos adelantar que al echar una rápida ojeada por los mencionados tratados encontraremos que casi todos ellos tratan como meta principal la fijación de límites y sólo accesoriamente se refieren a la utilización de las aguas de los ríos salvo los dos últimos Convenios que se efectuaron con Estados Unidos en los que sí se trata y se reglamenta el aprovechamiento de las aguas de los Ríos Colorado, Bravo y Tijuana, tanto en beneficio de la agricultura como de la industria aunque en menor escala.

Sabemos muy bien que los acuerdos sobre el uso de las aguas de las corrientes fluviales de interés internacional no son muchos y que las normas jurídicas aplicables de carácter internacional, se encuentran propiamente en período de formación por lo que, en algunos puntos se han marcado precedentes internacionales en los tratados últimos que mencionamos líneas arriba. Para comprender mejor la situación exacta de las corrientes que corren en la parte norte del país, daremos a continuación algunos datos de índole física para luego recorrer a vuelo de pájaro, los tratados anteriores al que actualmente está en vigor y que se celebró en el año de 1944.

I.- Situación de los ríos de la parte norte y de sus

cuenecas.-

a).- Río Bravo.-- El área total de la cuenca del Río Bravo o Grande del Norte es de 444 560 kms. cuadrados estando dividida casi por mitades entre los dos países, lo que da una proporción de un 51.7% en los Estados Unidos y de un 48.3% en México; su longitud total es de 2.900 kms. de los cuales 2.000 kms. sirven de límites entre los dos países; la aportación de agua de la cuenca norteamericana es de 6.325 millones de metros cúbicos (un 51.1% del total) y de la mexicana de 5.810 millones de metros cúbicos (47.9% restantes), anuales, del lado norteamericano hay tres Estados fronterizos: Colorado, Nuevo México y Texas y del mexicano son cuatro: Coahuila, Chihuahua, Nuevo León y Tamaulipas, aunque el área de estos últimos equivale poco menos que a la mitad de los primeros y su población a una

cuarta parte de la norteamericana (1).

El curso del río se encuentra dividido en dos tramos o dos partes que han sido reglamentadas en ocasiones diferentes; este curso es únicamente el limítrofe equivalente a casi unas dos terceras partes de la longitud total del río: la primera parte está comprendida entre Ciudad Juárez y Fort Quitman, Texas y la regulación del uso de las aguas fué acordado en el Tratado de 1906; la otra es de Fort Quitman al Golfo de México siendo de mucha ~~menor~~ extensión y estando actualmente regido por las disposiciones del Tratado de 1944.

b).-- Rio Colorado.-- La parte que le corresponde a México de la cuenca del Rio Colorado es mínima ya que la total es de 484 330 kms.2. y le tocan a México solo 3 540 kms.2. cuadrados, o sea proporcionalmente un equivalente a un 0.72%. correspondiendo el resto (99.28%) a los Estados Unidos; la longitud total del río es de 2 250 kms. corriendo por territorio mexicano solamente unos 160 kms. siendo frontera en unos 29 kms. encerrando la parte norteamericana de la cuenca del río a los siguientes Estados de la Unión: Wyoming, Colorado, Utah, Nuevo Mexico, Arizona, Nevada y California y en la parte mexicana solo están Baja California y Sonora; la aportación de agua de la cuenca norteamericana es de 22 203 millones de metros cúbicos por año de promedio y por la mexicana es prácticamente nula;

(1).-- Relaciones Exteriores, Secretaría de: El Tratado de Aguas Internacionales. México, 1947. p. 11.

logicamente esta desproporción también existe entre el número de habitantes de ambos Estados, pues mientras en los norteamericanos ascienden a un total de 9 973 000 (en la fecha del trat por los mexicanos sólo suman 442 000 (1).

c).-- Rio Tijuana.-- Este río es de escasa importancia, pues es mucho menor que los anteriores aunque está considerado como internacional por cruzar su cauce, territorio de ambos Estados y por estar su cuenca también entre los dos países. Tiene una extensión de 152 kms. recorriendo por territorio mexicano 143 kms. del total; el área total de la cuenca es de 4 424 kms². estando 1 221 kms. de la misma en Estados Unidos y 3 203 kms. cuadrados en México, lo que da un porcentaje de un 27.60% en el primer país y de 72.40% en el segundo; no sirve de frontera a ningún Estado de ambos países. (2).

Teniendo así una idea más aproximada de la situación de estos tres ríos considerados como internacionales, veamos ahora la forma en que han sido reglamentados y los tratados a que han estado sometidos, en la inteligencia de que, por el contrario de como existe en Europa o en América del Sur, las partes contratantes han estado siempre en situaciones diferentes, inclusive uno de los tratados se firmó para concluir uno de los

(1).-- Relaciones Exteriores, Secretaría de: El Tratado de Aguas Internacionales. México. págs. 13 y 14. 1947.

(2).-- Op. cit. pág.

capítulos más tristes de la Historia de México, como es la guerra con los Estados Unidos a consecuencia de los sucesos acaecidos en Texas; por lo tanto dichos tratados tienen características muy propias y adaptadas a las circunstancias y a los hechos; le daremos mayor importancia al último de los acuerdos y del que hemos hablado en diferentes ocasiones, nos referimos al del 3 de febrero de 1944 en el que se trató de resolver una serie de antiguos problemas comunes y se consideró a las vías fluviales como una unidad que afecta a los interesados por igual.

II.- Acuerdos que integran los Antecedentes Históricos

del Tratado de 3 de febrero de 1944.-

a).- Tratado de 22 de febrero de 1819.

En la fecha de la celebración del Tratado a que nos referimos, la vida de México aún no era independiente, pues hasta el año de 1821 se consumó la misma por lo que se firmó el acuerdo con representantes del Rey de España y de los Estados Unidos. El objeto del mismo fué el de fijar los límites entre ambos territorios estableciéndose que la línea divisoria entre ambos al occidente del Mississippi arrancará del seno mexicano en la embocadura del Río Sabina al mar para seguir al norte por la orilla occidental del río; acordaren además que "pertenece-
rán a los Estados Unidos todas las islas de los ríos Sabi-
na, Rojo de Natchitoches y Arkansas en la extensión de todo el
curso descrito; pero el uso de las aguas y la navegación del

Sabina hasta el mar y de los expresados ríos Rojo y Arkansas en toda la extensión de sus mencionados límites en sus respectivas orillas, será común a los habitantes de las dos naciones."

(1).

Como vemos, el interés principal era el de fijar límites, mismos que serían constantemente desplazados en los siguientes años; se declara la libertad de navegación pero sólo para los ribereños así como el uso de las aguas de los ríos determinados aunque no se especifica que clase de uso, en realidad y como ya lo hemos asentado en el capítulo respectivo, el aprovechamiento industrial y agrícola de los cauces fluviales es muy reciente y se ha desenvuelto en el presente siglo.

b).-- Tratado de 12 de Enero de 1828.

El exclusivo objeto de este Tratado fué de que el México independiente reconociera la validez del anterior; lo firmaron por una parte el Sr. Joel R. Poinsett representante al Gobierno de la Casa Blanca y los señores Dn. Sebastián Camacho y Dn. José Ignacio Esteva por el Gobierno Mexicano. En el Artículo II se reproduce lo pactado en el Artículo III del Tratado anterior.

c).-- Tratado de 2 de febrero de 1848 o de Guadalupe Hidalgo.

"El Tratado firmado en Guadalupe, pone término a una

(1).-- Felipe Lagó.-- Breve estudio del tratado sobre aguas internacionales celebrado entre México y los Estados Unidos - Chihuahua Chih. 1945. P. 4.

guerra fatal que jamás debiera haber existido; guerra emprendida, norabuena por una parte sin títulos suficientes; pero aceptada por la otra con sobra de imprevisión" (1). Es éste uno de los numerosos juicios que pronunciaron los Comisionados mexicanos en la Exposición de motivos que se presentó con relación del mencionado Tratado; como se comprende, es un acuerdo en el que existen vencedores y vencidos por lo que sus cláusulas favorecen notablemente a uno de los signatarios. En el artículo V se establece la nueva línea divisoria entre ambos países tomándose la mitad del canal más profundo del Río Grande o Bravo (sistema del Talhwag) hasta llegar al punto en que el río corta el lindere meridional de Nuevo México; los siguientes ríos que se toman como fronterizos son el Gila y el Colorado ya en la Baja California; más adelante, en el Artículo VI se estipula: "Los buques y ciudadanos de los Estados Unidos tendrán en todo tiempo un libre y no interrumpido tránsito por el Golfo de California y por el Río Colorado, desde su confluencia con el Gila..." y en el Artículo VII se acuerda:

"Como el Río Gila y la parte del Río Bravo o del Norte... se dividen por mitad entre las dos Repúblicas..., la navegación en el Gila y en la parte que queda indicada del Bravo será libre y común a los buques y ciudadanos de ambos países, sin que por alguno de ellos pueda hacerse sin consentimiento del otro ninguna obra que impida o interrumpa en todo o en parte el ejercicio de este derecho, ni aún con motivo de favorecer

Relaciones Exteriores, Secretaría de: "Algunos Documentos sobre el Tratado de Guadalupe". México 1930. pá. 139.

nuevos métodos de navegación. Tampoco se podrán cobrar(....) ningún impuesto o contribución, bajo ninguna denominación o título a los buques, efectos, etc.. que naveguen en dichos ríos. Si para hacerlos o mantenerlos fuere necesario o conveniente establecer alguna contribución o impuesto, no podrá este hacerse sin el consentimiento de los dos Gobiernos..." (1)

En lo que se refiere a cláusulas fluviales estas fueron las que se concertaron, de donde podemos deducir lo siguiente:

a).-- Se establece el principio de la libre navegación para los ciudadanos de los ribereños, dándole además, una salida a los Estados Unidos por la desembocadura del Río Colorado que se encuentra en el Golfo de Cortés en territorio mexicano, ribereño inferior y dueño de ambas márgenes.

b).-- Se prohíbe la ejecución de obras que interrumpan la navegación y no es válida ninguna excusa ni pretexto: primacía de ésta sobre cualesquier otro uso.

c).-- Prohibición de los impuestos lucrativos y autorización de los remuneratorios.

d).-- Se reconoce que la voluntad de las partes debe prevalecer contra cualquier otra consideración.

Sobre esto último, recordemos las palabras de Planas Suárez: "Los Estados ribereños son ellos solos competentes para

(1).-- Vid: Relaciones Exteriores, Secretaría de: *ibid.* p. 119 a 121.

reglamentar la navegación de los ríos que se encuentran sobre su territorio y lo atraviesan y que en vista de una mejor explotación de los ríos comunes, conviene que los Estados ribereños se entiendan a propósito del régimen a establecer" (1). Como se ve, se aplicaron los principios más recientes en aquella época sobre los ríos señalando un antecedente importante a los tratados que sobre la materia, se elaboraran en América, por otra parte, el principio de la libre navegación tuvo una interpretación netamente americana, es válido sólo para los ribereños.

No comentamos nada más sobre el Tratado porque sería salirnos del tema y daría lugar a muchas aclaraciones en las que probablemente no obraríamos con objetividad.

a).- Tratado de 30 de diciembre de 1851.

En este Tratado se convino la venta de una parte del territorio mexicano recibiendo en compensación la suma de diez millones de pesos.

Las cláusulas que se referían a la situación del Río Bravo no sufrieron alteración de como se habían acordado en el anterior Tratado, las que regulaban las aguas del Río Colorado si se modificaron ya que cambió la línea divisoria siendo la nueva el cauce de éste río confirmándose en el artículo IV los derechos concedidos al vecino superior.

(1).- Vld. Charles Dupuis: Liberté des Communications. RID.C. 192. T. Ia.

Podemos considerar este nuevo hecho como una consecuencia de las desastrosas experiencias sufridas en el pasado; ESQUIVEL Y OBREGON comenta que Europa ya hacía muchos años que no conocía estas guerras de conquista, desde las últimas oleadas de las huestes de Gengis Khan; "pero entonces no había nacido aún Grcio y conél el derecho internacional, ni aquellos invasores pretendían ser los porta-estandarte de la civilización." (1).

Tan pronto se firmaron ambos tratados, empezaron a llegar colonos a estos bastos territorios los que sin ningún miramiento hicieron uso de las aguas del alto Río Bravo provocando a los pocos años un daño tan enorme a los agricultores del Valle de Juárez por la disminución del caudal del río en el tramo de Ciudad Juárez, que determinó a los dos países a nombrar, en el año de 1889 una Comisión Internacional de Límites, que tenía por objeto conocer todas las controversias suscitadas por los cauces de los Ríos Colorado y Bravo entrando en funciones en 1891.

El Gobierno norteamericano designó a un Ingeniero, el Mayor Anson Mills para que estudiara la situación de los agricultores de dicho Valle y procurara solucionar el problema considerando la posibilidad de construir una presa en la ciudad de El Paso, Texas; de inmediato se empezaron los estudios concier-nientes bajo la idea de que "el Río es una propiedad común de las dos naciones" (2), criterio que en 1895 fué rechazado por el

(1).-- ESQUIVEL OBREGON, T. México y los Estados Unidos frente al Derecho Internacional.-- México 1942. p. 17.

(2).-- Relaciones Exteriores, Secretaría de: "El Tratado de Aguas Internacionales". México.

Procurador General de los Estados Unidos, Sr. Harmon, quien al dictaminar sobre una reclamación presentada por los moradores del Valle de Juárez, exigió de responsabilidades al Gobierno Norteamericano basándose en la doctrina de la soberanía absoluta la que autorizaba a los ciudadanos norteamericanos a usar libremente las aguas del tramo del Río que cruzara por su territorio.

Los jurisconsultos mexicanos José M. GAMBOA e IGNACIO L. VALLARTA fueron comisionados por el Gobierno de México para que estudiaran el caso y determinaran qué derechos tenía éste en el asunto habiendo dictaminado en los meses de febrero y de septiembre de 1890 y coincidiendo sustancialmente, en sus opiniones las que sustentaban el principio de que el Gobierno de los Estados Unidos no podía hacer ninguna obra que dañara el caudal de los ríos internacionales y que por lo tanto perjudicaran a los ribereños inferiores y aconsejaban que se celebrase un Convenio Internacional que resolviera las controversias existentes. A estas opiniones se unió la de la Comisión Internacional de Límites quien, después de reconocer que "México ha sido privado, durante muchos años, de una parte de sus derechos equitativos a la mitad de la corriente del Río Grande..." (1) recomendaba, entre otras cosas, la celebración de un Tratado en el que se resolvieran todas las cuestiones, habidas y por haber, en la distribución de las aguas del Río Grande.

(1).-- Relaciones Exteriores, Secretaría de: Op. cit. p. 18.

En el año de 1897 el Lic. MATIAS ROMERO, Ministro de México ante el país vecino, presentó un proyecto de convención al que se le dieron largas hasta el año de 1906 en el que se firmó un primer tratado.

e).-- Convención de 21 de mayo de 1906.

En esta Convención sólo se trataron las aguas del Río Bravo comprendidas en el tramo de Ciudad Juárez hasta Fort Quitman, como ya lo advertimos anteriormente; se permitió que los Estados Unidos ~~senstrayeran~~ los vasos de almacenamiento y presas que tenían proyectadas en el Estado de Nuevo México y a las que siempre se había opuesto e inclusive se tenía reconocido el efecto nocivo que sobre los agricultores del Valle de Juárez, se produciría; se aceptó por otra parte, que los Estados Unidos entregaran por mera cortesía internacional, un volumen anual de 74 millones de metros cúbicos que se entregarían conforme a una tabla rígida de entregas; como reciprocidad, México renunció a las reclamaciones pasadas y futuras de los usuarios mexicanos del Valle de Juárez; en caso de fuerza mayor, se admitió igualmente que la cantidad de agua que debería entregarse sufriera una disminución en la misma proporción que los tranjeros americanos. Como se puede concluir de las mismas cláusulas es completamente perjudicial a México este tratado, del que nos dice FELIPE LUGO: "... constituye la convención más ignominiosa y perjudicial que México ha tenido que aceptar en su turbulenta vida independiente..." (1); si consideramos además la declaración que en el artículo IV se estatuyó: "la entrega del agua, como aquí se establece, no se considerará como un reconocimiento por

(1).-- FELIPE LUGO. Breve Estudio del Tratado sobre Aguas Internacionales celebrado entre México y los Estados Unidos. Chihuahua Chih. 1945. p. 9.

los Estados Unidos, de ningún derecho por parte de México a dichas aguas..." (1) así como la contenida en el siguiente artículo: "los Estados Unidos al celebrar este Tratado no otorgan con él explícita o implícitamente, ningún fundamento legal para reclamaciones de cualesquiera pérdidas sufridas por los propietarios de tierras en México, ... ni convienen los Estados Unidos de ninguna manera en el establecimiento de ningún principio general o precedente a causa de la celebración de este Tratado ..." (2) estaremos conformes con la conclusión a que llegó el primer tratadista citado.

¿Qué observaciones podemos hacer de este Tratado?, las siguientes:

1ª.-- Que lo que constituía una violación a los tratados anteriormente celebrados, violación de los Estados Unidos, se convirtió en una situación legal al autorizar México la construcción de las presas en Nuevo México.

2ª.-- Que lo que era un derecho (la entrega del volumen de agua como indemnización con la tabla rígida) se aceptó como una dádiva. _

3ª.-- Que los mismos Estados Unidos admitieron implícitamente los derechos que tiene México sobre las aguas del Río Bravo.

(1).-- Relaciones Exteriores, Secretaría: El Tratado de Aguas Internacionales. México 1947, p. 19.

(2).-- Op. cit. pág.

Sobre este último punto nos permitimos recordar los comentarios que al respecto presentó KAUFMANN y que VON BAR señaló en la Sesión de Madrid, en 1911, del Instituto de Derecho Internacional en el sentido de que en los artículos IV y V del Tratado existía un reconocimiento de hecho al principio de que las aguas de una vía fluvial no debían ser aprovechadas totalmente por el ribereño superior, en detrimento del interior, cosa que ya indicamos en la parte dedicada al estudio del uso industrial y agrícola de las aguas; opinión que comparte MANUEL J. SIERRA al indicarnos que "En el fondo, este Tratado viene a ser en realidad un reconocimiento de derechos en favor de México" (1). Con lo cual revestimos a la observación 3ª. de la autoridad que se merecen las opiniones de los citados internacionalista.

2).- Situación existente en el Río Colorado.

El tratado anterior que hemos comentado, resolvió parcialmente la situación del Río Bravo pero no así la del Río Colorado que también presentaba sus problemas muy complicados y que debemos tomar en consideración por su gran importancia.

A finales del siglo pasado, en el año de 1892, se presentó la "Colorado River Irrigation Co." que más tarde fué sustituida por "The California Development Co.", pretendiendo regar con las aguas de los Ríos Gila y Colorado, tierras de los

(1).- MANUEL J. SIERRA: Derecho Internacional Público. México 1955. p. 297.

Estados de Sonora y Baja California, derivando dichas aguas del territorio americano y considerando por las condiciones del terreno, pasarlas por tierras mexicanas; para tal efecto solicitó los permisos correspondientes habiendo conseguido el de los Estados Unidos y no el de México. Con objeto de regularizar esta situación organizó conforme a las leyes mexicanas una sociedad mercantil, la Sociedad de Irrigación y Terrenos S.A., que a pretexto de aprovechar una concesión de colonización cedida por el Sr. Guillermo Andrade, construiría las obras para conducción de las aguas que se necesitaban.

En el mes de mayo de 1901 pasaron por vez primera las aguas para regar el Valle Imperial en territorio norteamericano a lo que presentó el Embajador Aspíroz una nota de protesta en noviembre del mismo año; el Gobierno de los Estados Unidos propuso al de México (nota del 16 de junio de 1902) se nombraran dos ingenieros de la Comisión Internacional de Límites para que estudiaran el asunto los que resolvieron que el Canal Imperial no interrumpía la navegación del Río Colorado aunque dichas obras violaban los principios del Derecho Internacional al haberlas ejecutado sin el consentimiento de México. La compañía siguió adelante con su negocio hasta que por dificultades con el Gobierno Norteamericano le obligaron solicitar y obtener el 17 de mayo de 1904, una concesión para transportes por territorio mexicano, las aguas necesarias para efectuar sus riegos.

Posteriormente y por diversas causas, como fueron varias inundaciones costosas del Río Colorado provocadas por acciones de la Compañía que violaban las leyes mexicanas, al igual

que la desaparición de la sociedad que fué substituida por la "Imperial Irrigation District", etc. motivaron que el Gobierno de la Casa Blanca propusiera al de México el nombramiento de una comisión preliminar para que estudiara y formulara las bases de un arreglo definitivo el que no pudo llevarse a cabo por la ruptura de las relaciones diplomáticas entre ambos países ocurrida en el año de 1914 por hechos bien conocidos; por lo que quedó dicha situación abandonada durante varios años.

En este lapso de tiempo se realizaren una serie de obras por parte de ambos gobiernos que sirvieran para aprovechar las aguas de ambos ríos. En los Estados Unidos se dictaren los proyectos de ley conocidos como el de KETNER en 1920 y el de SWING-JOHNSON en 1922 y en 1924 y se celebró el llamado "Convenio de Santa Fé" signado por los Estados de ambas cuencas (Alta y Baja) salvo Arizona por el cual se repartieren las aguas del Río Colorado según sus necesidades; en México, viendo esta situación y que los Estados Unidos había nombrado una Comisión para el estudio del Río Bravo, construyó los sistemas de riego de Don Martín en el Río Salado, el del Río Conchos en Chihuahua y la presa del Azúcar en el Río San Juan en Comales, Tamaulipas. Por arreglo de la situación política se nombró en agosto de 1927 la Comisión Internacional de Aguas entre México y los Estados Unidos que se integró con representantes de ambos gobiernos.

Por diversos cambios efectuados en los Comisionados de Aguas que se convirtió en Comisionado de Límites de los Estados, el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos emitió un decreto el

5 de febrero de 1933 mediante el cual se creó a través del Secretario de Relaciones Exteriores, la Comisión Mexicana Consultiva de Aguas Internacionales que auxiliaría a dicho Secretario en los acuerdos concernientes al asunto del arreglo de los problemas de los ríos internacionales. En agosto de ese año la Comisión rindió su dictamen que recomendaba lo siguiente:

1º.- Respecto al Río Bravo proponía dos cosas:

a).- Que se procurara el reparto por mitad de las aguas.

b).- Que se construyeran presas de carácter internacional que permitieran un reparto equitativo de las aguas y consiguientemente, una mejor utilización.

2º.- Respecto al Río Colorado:

Que respecto a la región irrigada por dichos ríos se reconociera por ambos gobiernos, que se trataba de una misma zona íntimamente ligada, con intereses semejantes e interdependiente para que garantizase el desarrollo agrícola e industrial de ambas zonas fronterizas.

3º.- Respecto al Río Tijuana se dijo:

1º.- Que se entablara un arreglo conveniente para que México participara de la obra y de los beneficios de la Presa Marrón propuesta por el Municipio de San Diego de Calif.

2º.- Que se ejecutaran las obras de aprovechamiento, aparte de la Presa Rodríguez, que después del estudio técnico, resultaran viables.

III.-- Período comprendido entre los años de 1935 y

la celebración del Tratado de 1944.--

En el año de 1935, nuevamente el Gobierno de México propuso al de los Estados Unidos que se volvieran a reanudar las negociaciones para terminar de una vez por todas con el caso de los ríos internacionales, según se desprende de la nota que el 8 de julio dirigió la Secretaría de Relaciones Exteriores a la Embajada de los Estados Unidos; contestaron al mes siguiente aceptando en principio la idea pero supeditando el inicio de los tratos a la ultimación de los datos que estaba recopilando la Comisión Internacional de Límites en sus dos Secciones. En el mes siguiente anunció el Gobierno Norteamericano que había girado las instrucciones necesarias a su Comisionado para que se ocupara de los Ríos Bravo y Tijuana a lo que repuso México que su criterio siempre había sido el de tratar todo lo concerniente a los ríos internacionales en un mismo acuerdo por lo que debía tratarse el caso de los tres ríos en la misma oportunidad.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas construyó una boca-toma en la margen derecha del Río Bravo cerca de Retamal, Tamps. lo que motivó la nota del 13 de mayo de 1936 en la que el Gobierno del vecino del norte se reserva sus derechos que les correspondan a los usuarios del lado norteamericano por lo que pudiera perjudicarles la boca-toma, tal como anteriormente había protestado en la misma forma y se había reservado lo mismo el Gobierno Mexicano.

no en el caso de la construcción del Canal Todo Americano".

Se iniciaron las pláticas que tuvieron una breve interrupción con motivo de la expropiación petrolera en el mes de marzo de 1938 y el 5 de septiembre de 1940 la Oficina de Límites y Aguas rindió un informe a la Secretaría de Relaciones Exteriores en el que expone la situación en que se encuentran las negociaciones. A continuación daremos los puntos más importantes del mismo:

En respuesta a la nota que el Gobierno de Washington dirigió a la Embajada Mexicana el 27 de diciembre de 1939, ésta contestó el 19 de enero de 1940 que no sólo era importante determinar con toda exactitud la situación de la irrigación en las zonas fronterizas y la cantidad utilizada de los ríos internacionales, sino que "Según la proposición mexicana estos puntos comprenderían además las perspectivas y proyectos de diversos aprovechamientos futuros; las obras de carácter internacional.. concertación de un Tratado que... rija el manejo y distribución de las aguas fluviales internacionales, el control de las inundaciones, la generación de energía eléctrica... debiendo crear este tratado una Comisión Internacional de Aguas... (1).

En la contestación que dió el Gobierno Norteamericano no le parecía oportuno tratar el uso futuro de las aguas y en lo concerniente a la integración de la Comisión recordó que la Sección Americana de la misma había sido suprimida por una ley

(1).-- Relaciones Exteriores, Secretaría de: El Tratado de Aguas Internacionales. México 1947. pág. 35.

del Congreso por lo que "... no consideraba probable que éste se encontrase dispuesto a aprobar una ley que la reviviese" (1)

En enero de 1940 se ordenó al Sr. Embajador de México en Washington para que objetara los proyectos del Condado de Willacy así como los del Canal de Gravedad de Zapata, Texas y para que llamara la atención de uso immoderado que de las aguas del Bravo se estaban haciendo en perjuicio de la región de Matamoros-Brownsville a lo que respondió el Gobierno Norteamericano que el problema era semejante al que se le presentaba a él con la boca-toma de Retamal.

La Sección de Límites al formular el proyecto de respuesta a la nota de Washington consultó la opinión de la Comisión Consultiva de Aguas Internacionales la que entre otros puntos dijo:

(2).-- "... La solución práctica,... radica en lograr, de mutuo acuerdo, el máximo aprovechamiento y la mejor utilización de los ríos internacionales.. y el establecimiento de una Comisión Internacional de Aguas con amplias facultades para imponer sus decisiones..." Recomendaba que se continuasen las negociaciones invocando inclusive el apoyo del Tratado relativo a la Prevención de Controversias celebrado en Buenos Aires el 23 de diciembre de 1936 y en el cual se acordaba que las Altas Partes Contratantes, entre las que estaban México y

(1).-- Relaciones Exteriores, Secretaría de: Op. cit. p. 36.

(2).-- Relaciones Exteriores, Secretaría de: Ibid. p. 37.

los Estados Unidos, se obligaban a crear Comisiones Mixtas Permanentes (Bilaterales), a requerimiento de cualquiera de los Gobiernos signatarios teniendo estas Comisiones la misión de estudiar y proponer las medidas que conviniera dictar para facilitar la aplicación de los Tratados.

Con esta opinión y las observaciones realizadas, se contestó al Gobierno Norteamericano insistiendo sobre los puntos de la proposición mexicana.

Continuaron los intercambios de notas en los que se pulían las diferencias hasta que en el año de 1941 el Gobierno Mexicano, por conducto de su Embajador en Washington, presentó un primer proyecto de tratado en el que se proponía modificaciones al de 1906 tanto en la forma de aprovechamiento de las aguas como en las tablas que requerían una modificación inmediata y una adaptación a las necesidades de entonces; para el tramo de Ciudad Juárez a Fort Quitman se proponía construir presas internacionales condición equitativa de costos y beneficios así como la construcción de obras de energía eléctrica; en el Río Colorado se pedía la entrega de 2 500 millones de metros cúbicos de agua en Pilot Knob así como se proponía edificar toda clase de defensa contra inundaciones en la zona irrigada por el río (comprendiendo ambas frenteras).

El Gobierno Americano no respondió, sino que fué alargando las negociaciones lo que provocó notas insistentes del Mexicano para que no tardara más en arreglar dicho asunto; una vez iniciadas las pláticas avanzaron muy lentamente en medio de puntualizaciones y detalles que hacían presumir cierta mala fué de parte de los norteamericanos que querían dar tiem-

po a terminar sus obras de irrigación y aprovechamiento. El Gobierno de México propuso en febrero de 1943, que por la urgencia del caso y porque no se llegaba a nada por esa vía, se pusiera el asunto en manos de los respectivos Comisionados. Al terminar el segundo período de sesiones de éstos se elaboró un segundo proyecto basado en su mayor parte en el mexicano y que meses más tarde sería firmado en Washington.

IV.-- Situación Jurídica de México y Estados Unidos.--

La Secretaría de Relaciones Exteriores de México publicó un estudio sobre el tratado en el cual considera que en los Tratados de 1848 y 1853 no se hizo más consideración de los ríos que la de revestirlos de internacionalidad así como la de declarar la libertad de su navegación; se hicieron a un lado otra clase de usos de las aguas así como otras normas aplicables a la distribución de las mismas. El Gobierno de México había estudiado con bastante detenimiento el problema desde el punto de vista jurídico y en el año de 1940 se emitió el dictamen en la Comisión Consultiva de Aguas Internacionales el que llegó a las conclusiones que a continuación indicamos, con base en los principios elementales del Derecho Internacional:

Se determina que ningún Estado puede hacer uso, no importando que derecho alegue (soberanía, independencia, libertad, etc.) de su territorio fluvial, "si altera las condiciones naturales de éste o las aprovecha en forma que impida a otro Estado hacer, a su vez, un uso natural y legítimo de su propio territorio fluvial que le produzca algún otro daño." (1).

(1).-- Relaciones Exteriores, Secretaría de: El Tratado de Aguas Internacionales. p. 49.

Mas adelante añade: "Los Estados tienen derecho a hacer uso de las aguas de las corrientes internacionales, dentro de su respectivo territorio." (1). Para distribuir el volumen total se determinará un coeficiente proporcional a las áreas totales de los terrenos regados "más los susceptibles de regarse en las mismas condiciones hidráulicas, que existan en las zonas ribereñas de los territorios de cada país" (2). En otras palabras, no se hizo más que aplicar las últimas corrientes doctrinarias en la materia así como seguir los principios fundamentales que rigen el aprovechamiento de las aguas de una vía fluvial de interés internacional. Sería innecesario insistir en este punto ya que con cierta amplitud estudiamos el tema cuando hablamos del uso de las aguas de los ríos internacionales, señalamos entre otros muchos ejemplos, la exposición que de éste punto hizo L. VON BAR en la "Revue de Droit International Public" de 1910 (3) y las reglas que derivó del mismo, las sentencias del Tribunal Federal Suizo y el sinnúmero de acuerdos y convenios firmados, tanto en América como en Europa, en que reconocen la validez del mismo y la de su corolario, o sea, que es indispensable para ejecutar cualquier obra en una vía fluvial de esta naturaleza contar con la autorización previa del interesado; tan es válido este principio y su corolario que también constatamos que en todas las convenciones firmadas después del año de 1944 se ha seguido esta línea de conducta así como en las conferencias como la muy reciente de

(1).-- Relaciones Exteriores, Secretaría de: Op. cit. p. 50.

(2).--

(3).-- ANNUAIRE DE DROIT INTERNATIONAL. Sesión de Madrid. 1911

Dubrovnik, Yugoeslavia en la que se presentó "un proyecto de principios" que transcribimos en la página 102 de este estudio y en cuyos artículos III, IV, V, se determina lo afirmado con toda claridad.

En cambio la actitud norteamericana era bien distinta, pues era la parte fuerte de la relación, por los siguientes datos captaremos su posición:

1º.-- Existió una violación constante a los Tratados de 1848 y de 1853:

a).-- A tanto llegaron que hubo necesidad de crear la Comisión Internacional de Límites en 1889.

b).-- Se abuso del agua del Río Bravo en tal forma que obligó a los agricultores del Valle de Juárez a presentar una demanda por 35 000 000.00 dls.

c).-- Proyecto de construcción de una presa en Elephant-Butte sin consentimiento del vecino ya que afectaba las aguas de uno de los ríos internacionales.

d).-- Construcción ilegal del Canal T~~h~~do Americano

e).-- Proyectos de ley Ketner y Swing-Johnson.

f).-- WConvenio de Santa Fé (Recordemos que aunque estos hechos ocurrieren después del Tratado de 1906, este sólo se refería al Río Bravo en su tramo de Ciudad Juárez a Fort Quitman, para el resto de corrientes seguía rigiendo)

g).-- Las constantes dilaciones y pretextos injustificados muchos de ellos.

Etc. etc.

2º.-- Aunque en un principio y legalmente aceptaban la tesis de aprovechamiento común de las aguas internacionales, té-

sis conocida también por la preponderancia del interés común", de hecho siempre se basaron en la de la soberanía absoluta que no es más que el abuso de la fuerza; más tarde lo declararían públicamente por boca del Juez Harmon. Por convenirles más a su sentido práctico, idearon la de la "prioridad de uso" (Aplicación de principios de Derecho Privado para bienes que carecen de dueño), ya que con su potencialidad económica podían aprovechar lo que quisieran. Esta política fué en contra de la opinión expresa del primer Comisionado de Límites, Mayor Mills como lo señalamos en su oportunidad. Los sostenedores de la tesis llegan aún a admitir que en ciertos casos se deben considerar los intereses en conflicto (Hyde).

3º.- La política internacional de la misma época de los Estados Unidos no fué igual para todos, pues con Potencias tan fuertes o más que ellos nunca invocaron la tesis de la soberanía absoluta. Vgr: (Tratado con Gran Bretaña en 1909).

4º.- Reconocimiento implícito de sus abusos al otorgar, en el Tratado de 1906, el volumen de agua señalado anteriormente así como en las declaraciones de los artículos IV y V de la misma, ampliamente comentados.

Es cierto que también del lado mexicano hubo violaciones al Tratado pero esto fué cuando se vió que los norteamericanos no cumplían sus promesas de arreglar pronto el conflicto y seguían construyendo presas por lo que no quedó más remedio que hacerle pero recordemos que esto sucedió del año 1927 en adelante.. era la única forma de conservar algo de lo que se tenía derecho a poseer, a utilizar; fué una medida de la que se echó mano en última instancia.

CAPITULO CUARTO.

I.- EL TRATADO DE 3 DE FEBRERO DE 1944.

1.- Aspecto Jurídico del Tratado:

En el preámbulo del Tratado leemos lo siguiente:

"Los Gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos y de los Estados Unidos de América....; considerando que a los intereses de ambos países conviene el aprovechamiento de esas aguas (Ríos Grande y Colorado) en otros usos y consumos y deseando.. fijar y delimitar claramente los derechos de las dos Repúblicas sobre los Ríos Colorado y Tijuana y sobre el Río Bravo (Grande)... a fin de obtener su utilización más completa y satisfactoria..." (1); en este párrafo está encerrada la clave del Tratado, pues en él se indica la base y el principio fundamental sobre el que se estructuraron todas las cláusulas del mismo; el criterio seguido es completamente distinto al que guió el anterior Convenio de 1906 y a la Tesis sustentada por el Procurador Harmon, criterio que FELIPE LUGO llama de "la cuenca internacional": "La teoría aceptada fué la que se ha ~~considerado~~ como ~~la~~ cuenca internacional. Los Ríos Bravo, Colorado y Tijuana se estimaron como unidades geográficas, económicas y agrícolas en toda su cuenca..." (2); o bien se observó el principio de

(1).- Relaciones Exteriores, Secretaría de: Tratado sobre distribución de Aguas Internacionales entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América.- Preámbulo.

(2).- FELIPE LUGO. Breve Estudio del Tratado sobre Aguas Internacionales celebrado entre México y los Estados Unidos. Chihuahua Chih. 1945. . 1 .

"los intereses de la Comunidad" nombre que le dá GIDEL (1) y que desarrolla en sus ideas más generales (2). Este principio es el mismo que bajo el N.º. VIII se presentó en el Informe elaborado por la Comisión designada para hacerlo ante la reunión del International Law Association que se acaba de celebrar en la ciudad de Dubrevnik en Yugoslavia (3).

De inmediato salta a la vista que la situación de México cambió, ya que si antes se habían considerado sus legítimos derechos como una concesión graciosa, ahora se les reconocía el carácter que tenían de facultades jurídicas. De este hecho se desprenden diversas consecuencias como son:

a).-- Legalizar todas las situaciones de hecho que existían por los aprovechamientos unilaterales de las corrientes fluviales.

b).-- Terminar con las responsabilidades creadas por estas situaciones.

c).-- Reconocer la unidad física que forman los ríos con sus cuencas.

d).-- Reconocer implícitamente que un Estado no es libre de usar las aguas comunes a dos o más Estados cuando se causen perjuicios a un tercero.

Con la firma del Tratado se creó un precedente en Derecho Internacional, ya que al solucionar los problemas particulares hubo necesidad de basarse en principios que no existían expresamente en tratados anteriores y que servirán en el futuro.

(1).--GIDEL: Le Régime des Fleuves Internationaux.--Université de Paris 1947-1948. Págs. 56 y 58.

(2).-- Id. id.

(3).-- International Law Association: The uses of the waters of International Rivers. First Report of the Committee. 1956.

re como guías de todas aquellas soluciones que se quieran dar a problemas semejantes en que impere el deseo de una cooperación mutua entre dos o más Estados. Por otra parte mediante el Tratado se dieron fin a las reclamaciones posibles para ambas partes que tuvieran por base un derecho de prioridad en el uso de las aguas así como se determinó exactamente la jurisdicción de cada país en materia de aguas internacionales; igualmente sirvió para fijar la jurisdicción de la Comisión Internacional de Límites y Aguas que tan importante papel juega en el Tratado.

22.- La distribución de las aguas y los sistemas de presas empleados.-

La distribución de las aguas comprende no sólo la cuantificación de los derechos de las partes sino también el mejor y más benéfico aprovechamiento de las aguas tomando en consideración los problemas especiales de cada vía condicionados por su naturaleza y condiciones físicas. La idea que previó para realizar esta distribución fue la de aprovechar los recursos físicos al máximo.

A.- Río Bravo.-

Los principales afluentes del Río Bravo están en la parte baja del mismo, es decir, después del tramo Ciudad Juárez-Fort Quitman y los que corren por territorio mexicano son de bastante importancia; ellos son: los ríos Conchos, San Diego, San Rodrigo, Escondido, Salado y Arroyo de las Vacas de cuyas aguas le corresponde una tercera parte a los Estados Unidos; en cambio se reserva la totalidad de las aguas de los ríos San Juan y Alamo para los ciudadanos mexicanos, según lo esta-

blecen los incisos a) y c) del artículo 4 del Tratado. En contra partida a esta distribución se establece una cosa semejante en los afluentes norteamericanos: Pecos, Devils, manantial Goodenough, etc. (inciso a) y c) de la parte B del mismo artículo). En la parte b) del artículo comentado se reparte por mitad el escurrimiento del cauce principal del Bravo abajo de la "presa inferior principal internacional de almacenamiento" como se especifica, y esta presa se construirá a raíz del tratado. En esta forma vemos como fué funcionando el sistema distributivo considerando precisamente cada región con sus características propias, las necesidades del terreno, los volúmenes de agua recibidos, etc. así como se previó con la mayor exactitud posible las necesidades del futuro fijándose las bases para su reparto. Así tenemos por ejemplo que del agua que se aprovecha actualmente del río, que representa un 26.7% del total, México sólo aprovecha un 3%, en cambio cuando se hallan culminado todas las obras planeadas, calculando las pérdidas por evaporación, sobrantes y demás fugas inevitables, se cree que México aprovechará un 32.8% y Estados Unidos un 40.8% del total de agua que entra al río. Actualmente México consume un 28.8% del total y tiene regado un 27.3% lo que aumentará en el futuro a un consumo de un 43.4% y desarrollará un 43.8% de tierras irrigadas. (1).

Desde este artículo 4º hasta el 9º inclusive se dedican a reglamentar la situación de las aguas del Río Grande comprometiéndose ambos países a construir las presas internacionales

(1).-- Relaciones Exteriores, Secretaría de: El Tratado de Aguas Internacionales. México 1947. p. 65.

en el cauce principal del río que se necesiten para almacenar y regularizar en la mejor forma posible, el escurrimiento del río; igualmente se obligan a planear las obras que sean convenientes para cumplir con el anhele común de un mejor aprovechamiento de las aguas internacionales en beneficio de los dos Estados, se prevé que para estas obras se guíen por los principios contenidos en este Tratado, a reserva de que la Comisión Internacional de Límites y Aguas proponga para su aprobación a los dos gobiernos, un reglamento definitivo.

También se considera la posibilidad de aprovechar las aguas para generar corriente eléctrica dividiéndose la que se genere en el tramo de Fort Quitman a la presa internacional que se construya más abajo, por partes iguales, en la inteligencia de que los volúmenes de agua asignados a Estados Unidos es de un 60% aproximadamente y para México de un 40%.

Se criticaron las cláusulas de sequía por considerarlas muy poco equitativas; en el artículo 4º se determina que si el volumen de agua asignado a los Estados Unidos procedente de los seis afluentes mexicanos, no puede ser cubierta en un ciclo de cinco años por causa de extraordinaria sequía o de serio accidente en los sistemas hidráulicos, los faltantes se repondrán en el ciclo siguiente con agua procedente de los mismos tributarios, hasta aquí es obligación de México. Por otra parte, se acordó que en caso de extraordinaria sequía o de serio accidente al sistema de los Estados Unidos que haga difícil entregar el volumen garantizado de aguas a México (artículo 10), tal volumen se reducirá en la misma proporción en que se reduzcan los consu-

nos a los Estados Unidos. En este supuesto, no existe ninguna obligación para los Estados Unidos, lo que aparentemente es una injusticia. Según la Secretaría de Relaciones Exteriores de México esto es debido a las condiciones naturales de los dos ríos, pues en el Río Bravo el régimen fluvial permite la reposición de los faltantes sin experimentar ningún perjuicio a los agricultores mexicanos. En cambio, en el Río Colorado la situación es bien diversa, pues por las condiciones del terreno, como ya hemos apuntado, es muy difícil construir presas o vasos de almacenamiento, por lo que suponiendo que se obligaran a los Estados Unidos a entregar los faltantes, no encontraría sitio donde guardarse por lo que sería inútil y se convertiría en un desperdicio, lo que sería condenable a todas luces; por otra parte hay que considerar que precisamente por esta situación, se asimiló el riego de la zona del Colorado (río) al sistema norteamericano y es por esto que tiene que considerarse en forma igual que a los usuarios norteamericanos; por último, la entrega de las aguas del sistema americano se hace contra presentación de una tabla mexicana ¿qué se haría con sobrantes de aguas que se entregarían en el momento inmediato a la presentación? En fin, creemos que si efectivamente, y no hay por qué dudarlo, son exactas estas explicaciones, la solución acordada es la mejor y no cabe duda, que se inspira efectivamente en la buena voluntad y en una mutua cooperación, al terminar este capítulo nos referiremos nuevamente a este problema.

B.- Río Colorado:

Pasemos en seguida al otro río internacional de gran

importancia: al Río Colorado. Acabamos de recordar que las situaciones especiales del terreno en esta región, impiden la construcción de presas en donde almacenar y regular el agua; por lo que se consideró que si se atendía exclusivamente a los principios del Derecho Internacional, se habría determinado exactamente la cantidad de agua que le correspondía a México, pero no se habría resuelto el problema de los usuarios, ya que estos de todas formas serían los perjudicados, pues el agua que requieren en sus trabajos no les llegaría en el tiempo ni con la regularidad requerida. La solución dada a este problema, como lo anunciamos en líneas superiores, fué la de incorporar técnicamente los sistemas de riego mexicanos a los norteamericanos logrando así la regularidad del agua, misma que se entregará de acuerdo con las tablas que le presente anualmente la Sección Mexicana de la Comisión Internacional de Límites y Aguas a la Sección Norteamericana de la Comisión, como se dispuso en el artículo 15 del Tratado. Se le garantiza a México un volumen anual de 1 850 234 000 metros cúbicos del Río Colorado. En la fracción b) del artículo 10 del Tratado, que es el que se refiere al Río Colorado, se estipula que :

"... cuando a juicio de la Sección de los Estados Unidos, en cualquier año exista en el Río Colorado agua en exceso... los Estados Unidos se obligan a entregar a México, según lo establecido en el artículo 15 de este Tratado, cantidades adicionales de agua..." Nos parece esta obligación demasiado condicionada a la buena fé ya que nacerá cuando a juicio de los obligados les parezca que deba hacer por lo que dudamos un po-

co de su viabilidad pero esperamos que se cumpla aquí también con los dictados de la buena vecindad.

Las obligaciones de México consisten, en construir, bien sea en el tramo limítrofe del Río Colorado o bien el territorio mexicano, una presa de derivación de las aguas que va a recibir en el lecho de la corriente con las posibilidades marcadas en el artículo 12 del Tratado; por su parte Estados Unidos se compromete a construir la Presa Davis que se ubicará entre la Boulder y la Parker destinándose parte de esta obra a la regularización de las aguas que se entreguen a México, de esta obra no tiene que pagar un centavo, solamente la parte proporcional que le corresponde por la capacidad que va a usarse de la Presa Imperial de derivación situada en territorio norteamericano y del Canal Todo Americano.

Para fijar la cantidad de agua que en derecho le corresponde a México del mencionado Río Colorado se ofrecieron varios criterios, lo que planteó un problema más a los ya existentes, entre ellos cinco fueron los más nombrados:

1º.- El criterio sustentado por los famosos juristas GAMBOA Y VALLARTA del año de 1890 y que consistía en afirmar que a México le correspondía la mitad de las aguas del Río Colorado.

2º.- Otro criterio era calcular la capacidad máxima del Canal del Alamo y relacionarla con el Artículo 2º. del Contrato de Concesión que en 1904 se otorgó a la Sociedad de Terrenos y Riegos de la Baja California, S.A. del que hablamos en su oportunidad, y que establecía que la mitad de las aguas derivadas por el canal le pertenecían a México.

39.- Para un grupo de opiniones la base de la cuantificación de las aguas estaba en la proporción de las áreas que en igualdad de condiciones podían regarse en cada país dentro de la cuenca hidrográfica del río.

40.- En cambio, se alegaba que lo que debería tomarse en consideración era la proporción de las cuencas de drenaje mexicana y norteamericana.

50.- Por último, se argumentó limitando el derecho de México al volumen máximo que se usó en épocas anteriores a la que la Presa Boulder empezó a funcionar.

Como ya señalamos, los signatarios no siguieron ninguno de estos criterios sino que se apegaron a la situación real y acordaron una solución en la que se trató de adaptar los principios jurídicos del Derecho Internacional a los dictados de la técnica para lograr un beneficio común; los efectos de esta política los dirá el tiempo.

C.- Río Tijuana:

En el Artículo 16 del Tratado se estipula que la Comisión debe realizar las investigaciones, estudios y proyectos que le parezcan convenientes sobre la distribución, aprovechamiento de las aguas, almacenamiento de las mismas, construcción, costos y distribución de los mismos entre los dos países, sistemas de riego y todo aquello que considere conveniente acerca del Río Tijuana debiendo asimismo indicar cuando le corresponde a la Comisión la ejecución de las obras y cuando a las Secciones, así como también su mantenimiento.

Cuando hablamos anteriormente de este río, hicimos mención al proyecto existente a propuesta de la ciudad de San Diego, California para construir una presa de carácter internacional en un sitio llamado Marrón sobre la línea divisoria entre ambas Californias; si llega a realizarse este proyecto almacenará un volumen considerable de aguas de las cuales un 60% será de procedencia norteamericana.

En los siguientes artículos se encierran Disposiciones Generales referentes a la forma de utilizar las presas, los sistemas de irrigación y de energía eléctrica, a la situación de la línea divisoria cuando sobre ella se construya alguna presa (el ejemplo lo tenemos en la Presa Falcón que se inauguró en el año de 1954 y que fué la primera que se construyó conforme al presente Tratado, la línea divisoria pasa precisamente sobre la mitad de la obra), a las atribuciones y jurisdicción de la Comisión Internacional de Límites y Aguas, etc. En el Artículo 26 se acuerdan disposiciones transitorias siendo las finales las del Artículo 28; en el primero de estos últimos artículos citados se consigna la obligación que tiene México de surtir de agua, durante un lapso de ocho años o menos si antes empieza a funcionar la presa internacional, en casos de escasez a los agricultores de esta zona, pero no se establece ni una obligación recíproca del Gobierno Norteamericano ni se indica con exactitud a juicio de quien está el determinar si el período de sequía es tal que necesite la ayuda del vecino; creemos que esta obligación no es justa ni equitativa, afortunadamente ya terminó el tiempo de su exigibilidad y su validez.

La vigencia del Tratado se establece hasta que otro Tratado firmado por ambas partes así lo disponga y empezará o entrará en vigor desde el día del canje de ratificaciones.

3º.- Críticas principales al Tratado.-

Antes de su aprobación por el Senado se permitió que fuera discutido ampliamente por la opinión pública para lo cual se organizaron en diversas instituciones y organismos así como en las Facultades de Derecho, Barras y Colegio de Abogados, etc. conferencias, charlas, mesas redondas, etc. de donde surgieron diversas críticas y opiniones de las que entresacamos dos de ellas por parecernos, y de acuerdo con la opinión de LUGO, las procedentes:

1.- Desigualdad en el reparto de las aguas.-

Al señalarse desde un principio del Tratado que la teoría adoptada por los contratantes fué la de la cuenca, o la del interés de la comunidad debió de haberse aplicado, en estricto sentido, a todos los sistemas de las vías fluviales de interés internacional y no como se hizo excluyéndose al tramo comprendido entre Ciudad Juárez y Fort Quitman, pues de esta manera resulta que hay dos tratados rigiendo las aguas del Río Bravo que están basados en diferentes principios y que estos son opuestos entre sí; de haberse hecho México hubiera recuperado 1 700 millones de metros cúbicos de agua al año que corresponden a la mitad aproximadamente del escurrimiento existente en dicho tramo del río. La injusticia del trato es más palpable aún en las garantías que ofrecen los signatarios con

respecto a las aguas de los ríos fronterizos; en el caso del Río Colorado se acepta la disminución del caudal como una pérdida natural sin tener ninguna responsabilidad los norteamericanos; en realidad, debemos considerar que de ser válidas las razones que obligaron a México a obrar en esta forma contra sus intereses aparentemente, se debió prever que el resarcimiento de las aguas se hiciera en alguna otra forma, bien entregando el agua en sitio en los que se pudiera almacenar no importando que se hiciese en otra vía, es decir, en los depósitos del Bravo o bien, si la zona de la cuenca del Río Colorado se ha asimilado a la norteamericana ¿por qué no derivar el faltante de otros depósitos norteamericanos y no perjudicar a los agricultores mexicanos?; en el caso del Río Bravo, México no tuvo reparo en aceptar cubrir su déficit de agua en los años venideros y en la forma más factible y conveniente para ambos; desgraciadamente no faltaron ejemplos del trato desigual.

2.- Calidad no garantizada de las aguas del Río Colorado.-

La segunda de las críticas que se pueden hacer al Tratado con la aceptación general, es que la calidad de las aguas no se determinó en ninguno de los artículos, sino que se dijo que las aguas del Río Colorado que se entregarían a México, serían tomadas "cualquiera que fuera su fuente" (Arts. 10 y 11 del Tratado), lo que provocó serias críticas y oposiciones, pues esto daba puerta a que nos dieran "aguas salitrosas, deslavadas y de retorno de sus sistemas de irrigación, que probablemente con el transcurso de los años empobrecerán las tierras de la Baja California y demandarán cuantiosos gastos para su drenado" (1); sin embargo, consideremos que una de las cau-

(1).- Lic. FELIPE LUGO: Breve Estudio del Tratado sobre "Aguas Internacionales celebrado entre ta

sas que motivaren a firmar el Tratado, fué el aprovechamiento de los caudales de los ríos internacionales en objetos que no era ya la simple navegación, sino principalmente el riego; en el mismo preámbulo del Tratado se reconoció en esta forma cuando se dijo que "... a los intereses de ambos países conviene el aprovechamiento de esas aguas en otros usos y consumos..." y uno de los principales es que sirvan para la irrigación; en el artículo 3 del Tratado se sitúa en segundo término el uso común de las aguas internacionales, la aplicación a la agricultura y a la ganadería; en las discusiones habidas en el Senado Norteamericano a propósito de la firma del Tratado, se discutió este problema y en repetidas ocasiones se realizó la idea de que el proyecto de Tratado estaba sobre bases de justicia y equidad, por lo que sería una injusticia el dar aguas inútiles para la agricultura; en el mismo Senado se recomendó la firma del Tratado porque así se terminarían las frecuentes reclamaciones de México causadas por cuestiones relacionadas con los ríos internacionales, ¿no se cree que al entregar aguas inservibles se retornaría a las constantes reclamaciones de México y se perdería una de las ventajas, indiscutible, que ofrecía el Tratado?

Aunque no deja de existir la posibilidad de que tal cosa suceda, consideramos por las razones anteriores, que a los mismos Estados Unidos no les conviene ya que echaría por tierra todo el sentido del Tratado y con ello perdería más a la vista de los países de América Latina que confirmarían una vez más, la política de abuso y de burla hacia el débil.

4.-- Opinión sobre el Tratado.

Después de todo lo visto y considerando que aún ofrece fallas y no tiene la perfección deseable, no podemos dejar de reconocer que en líneas generales el resultado es positivo ya que terminó con una gran incertidumbre existente desde hacía muchos años para todos los agricultores del norte de México, que no podían trabajar con tranquilidad absoluta ni incrementar sus negocios agrícolas, pues tenían que el día menos pensado se les terminara el agua para sus riegos o tener que adquirirla a un elevado precio; benefició toda la región, bastante extensa, del norte y abrió al cultivo inmensas zonas que hasta ahora sólo son desiertos, cuando se concluyan las obras de almacenamiento e irrigación planeadas, no cabe la menor duda que nacerán nuevas fuentes de trabajo y con ello se convertirán en regiones ricas que inyectarán fuerzas a una economía no muy consistente como la de México, máxime si tomamos en cuenta que tanto en Baja California, en Sonora, (Estados regados por el Río Colorado) como en Tamaulipas, Coahuila y demás Estados fronterizos, el principal cultivo es el algodón y esto da lugar a la entrada de divisas extranjeras que tanto bien hacen a un país. No negamos que contiene señaladas injusticias y así lo hemos manifestado pero sí consideramos que en materia de Tratados con los Estados Unidos, el presente es un gran avance.

Internacionalmente considerado creemos, lo que ya dijimos anteriormente, que es de los más adelantado en su género e inclusivo marca derreteros en la materia. De él opinó el Sr. HARRY S. TRUMAN cuando contestó el telegrama que le envió el Gral. Manuel Avila Camacho: "El Tratado es... un

ejemplo para el resto del mundo de cómo los problemas de las fronteras, por complejos y difíciles que sean, pueden ser resueltos amigablemente entre buenos vecinos."

CONCLUSIONES.

Hemos llegado así al final de un estudio sobre el Derecho Internacional Fluvial. En él hemos buscado sus antecedentes más remotos en los pueblos y en las civilizaciones antiguas; nos hemos enterado de cómo el Derecho Romano fué el crisol en el que se fundieron todas las corrientes y las prácticas de esos tiempos y de como igualmente salieron a esparcirse por todo el mundo conocidas convertidas en normas jurídicas que se fueron aplicando en aquellos sitios en los que se sentió el poder de las legiones romanas. Más tarde supimos también de las influencias del Derecho Bárbaro en los conceptos jurídicos latinos y de la transformación de los mismos llegando a olvidarse las enseñanzas del mismo.

No es sino hasta principios del siglo XIX, Tratados de París y de Viena, hasta cuando se empiezan a consagrar y a determinar las actuales bases del Derecho Internacional Fluvial, lo que motivó que los convenios y acuerdos posteriores a estas fechas, estén influidos por los mismos consagrandose en sus cláusulas dichos principios. En Barcelona, en 1921, y en Versalles en 1919^{os} cuando en realidad se estructura ya en forma definitiva y completa, todo el cuerpo de este Derecho, se establecen igualmente reglas especiales para ciertos ríos de gran importancia internacional (desde los Tratados de Paz) y se crean comisiones internacionales encargadas de suplir las deficien-

cias de las administraciones estatales; se fracasa en el anhelo perseguido en la Convención de 1921 que era la aplicación universal de sus normas, pero se triunfa en dos aspectos principalmente: el primero es la vertebración del Derecho Internacional Fluvial como decíamos antes, pues al confirmar la libertad de navegación se consagran y se reglamentan un número de principios fundamentales que tienden a facilitar la realización del primero ya que sin ellos dicho principio carecería de vida, así tenemos por ejemplo que sin trato igual no se consigue un libre tránsito, sin cobrar impuestos remuneratorios se impide que los pueblos débiles, gocen de las ventajas de la libertad de navegación, y en la misma forma sucede con los demás principios que hemos estudiado. El segundo punto de importancia que mencionamos, es que la presencia de América deja escuchar su voz por boca de los delegados americanos, como Planas Suárez, como Alejandro Alvarez, etc.; la mirada de Europa se posa por primera vez con interés científico en la reglamentación fluvial americana y se conocen las razones por las cuales, los mismos principios europeos se aplican en América en diversa forma; se comprende que ese anhelo de independencia y de libertad así como los recuerdos de su historia, mueve a los Estados del Nuevo Continente a ser más cautos con sus vecinos y sobre todo, con los países de ultramar, celan como niños a sus juguetes, los pocos derechos que efectivamente poseen, pero de los que no se niegan nunca a compartir con los demás, sólo que a su modo, lo que nos parece perfectamente justo; la libertad de tránsito existe en forma plena pero el que pretenda recibir sus beneficios debe acordar un trato con la Potencia que más derecho tiene sobre la vía fluvial. El funciona-

miento de las Comisiones Internacionales encargadas de administrar y reglamentar las vías no puede coexistir en la misma forma como en Europa, con este sistema doctrinario; es inadmisibles cualquier órgano extraño que reste un poco de soberanía al Estado. Sin embargo, a partir de los últimos veinte años, se han admitido ciertos órganos internacionales que pueden muy bien ser llamados Comisiones Internacionales, que elaboran proyectos y estudios para la explotación industrial y agrícola de las vías comunes (Acuerdo Tripartito entre Argentina, Bolivia y Paraguay para la explotación agrícola, piscícola e industrial del Río Pilcomayo en 1941 - Tratado de Aguas entre México y los Estados Unidos sobre los ríos internacionales, de 1944) Con lo cual se empieza a reconocer que la soberanía ilimitada de los Estados debe sufrir restricciones para que su ejercicio no perjudique a los demás.

Cada vez con mayor razón, se reconoce que no es posible aplicar normas generales a la reglamentación de las vías fluviales de interés internacional y la conveniencia de conocer la realidad exacta de cada vía que se pretenda reglamentar con objeto de que las normas que se formulen realicen efectivamente el fin perseguido; es por esto que se insiste tanto en recomendar la celebración de tratados bilaterales entre los Estados. La verdad parece más bien ser que, en lo que concierne a la navegación interior -viene a decirnos CHARLES DUPUIS- que las convenciones particulares ofrecen mayores ventajas que una convención general. Cada río o cada conjunto de vías navegables tiene sus caracteres particulares que derivan de causas diver-

sas y múltiples: condiciones geográficas, hidrográficas, económicas políticas. Pretender someter todas los sistemas navegables y todos los Estados a los principios absolutos y a reglas idénticas, es sin duda el medio de ahuyentar las Potencias ribereñas de redes importantes, abocadas a sufrir más las cargas, las molestias y los riesgos, que a recibir provechos de la libertad general de navegación; éste no parece ser el mejor medio de condácirles a las concesiones que son posibles cuando estas concesiones son adaptadas a las particulares de determinados ríos o vías navegables" (1).

Es palpable la evolución constante del Derecho Internacional Fluvial, la estructuración de nuevos principios y la adaptación a las situaciones nuevas descansando por supuesto, sobre una base sólida e indestructible pero susceptible de ir cambiando en su forma de aplicación ya que se va adaptando a las nuevas situaciones; es por esto que la finalidad primordial buscada en Barcelona en 1921, fracasó, pues es difícil que se pueda aplicar alguna vez un sistema normativo absoluto para las vías fluviales. Los congresos y convenciones se multiplican tratando de revestir de juridicidad a las soluciones que tanto en los gabinetes de estudio como en la práctica de los Estados a través de los Tratados, se dan a los diferentes problemas que van surgiendo constantemente.

(1).-- CHARLES DUPUIS: Liberté des Communications. R.D.C. 1924.
T.I. P. 259.

Nuevos capítulos se añaden al Derecho Internacional Fluvial, la navegación va cediendo ante los adelantos de la técnica en otras ramas, que van determinando el uso de las aguas de los ríos en distintos aprovechamientos. Es a principios del siglo XX cuando se firman los primeros tratados que reglamentan el aprovechamiento de las aguas en su energía hidroeléctrica generada, del aprovechamiento de las mismas en sistemas de irrigación, etc. lo que se ha incrementado en los últimos años entre los países poseedores de grandes corrientes fluviales; sabemos que tanto en estos tratados como en la jurisprudencia tanto nacional como internacional se van fijando los principios que deben regir estas relaciones interestatales. Una enseñanza máxima se está derivando de estos acuerdos y es la de que se muestra de una manera fehaciente, que los Estados están en una relación de interdependencia la que es imposible negar por lo que se debe de procurar trabajar en armonía para conseguir un bien común; es posible combinar por una parte los intereses estatales que descansan sobre la soberanía e independencia de los pueblos y los intereses de la comunidad; se ha reconocido además, como consecuencia de esto, que un Estado no es libre de realizar las obras que mejor le parezcan sobre su territorio y dañar con ellas al vecino, pues está perfectamente aceptado que por este hecho nace una responsabilidad internacional para el ejecutor de las obras; como consecuencia se infiere que el Estado que intente llevar a cabo determinadas obras, debe consultar previamente a los Estados interesados en la vía fluvial. Es innegable por otra parte, que el Derecho Internacional Públi-

co formula ciertos principios de carácter general aunque una corriente doctrinal lo niegue; recordemos simplemente que en la última reunión de la International Law Association celebrada el pasado agosto en Duvrebnik, Yugoslavia se propusieron ocho puntos como posibles principios generales. Nosotros consideramos que aún hay otros que están más en el fondo de todas las relaciones internacionales de este género y que son:

1º.- Previamente a la ejecución de cualquier obra debe recabar el consentimiento de él o los posibles afectados con las mismas.

2º.- Un Estado no puede hacer uso de las aguas de una vía fluvial de interés internacional en forma ilimitada y si daña a un tercero incurre en una responsabilidad internacional.

3º.- Los Estados interesados en una misma vía fluvial, deben agruparse para estudiar los problemas comunes y dar soluciones en conjunto logrando así un aprovechamiento completo de las aguas internacionales.

4º.- En la elaboración de proyectos para la ejecución de obras de aprovechamiento, se tomarán en consideración el mayor número de factores posibles que influyan o que afecten a las mismas con objeto de lograr un equilibrio en los beneficios que se obtengan.

Se ha propuesto crear una oficina internacional que con autoridad suficiente, rija todo lo relacionado con las aguas internacionales; es muy difícil llevarla a cabo y la experiencia nos muestra que organismos de esta naturaleza tienen

poca aceptación entre las naciones.

Lo que es factible realizar, según nuestra manera de ver las cosas, es una oficina que recoja las experiencias constantes por las que van atravesando los Estados que poseen corrientes fluviales comunes, sirviendo esta oficina de órgano consultor y careciendo sus decisiones de obligatoriedad, pues en el momento en que se le otorgara alguna coerción a las mismas, se le cerrarían las puertas a muchos Estados que de otra forma con sólo la fuerza de la razón de la conveniencia aceptaría sencillamente las soluciones dadas por la oficina, inclusive se podría pedir a los Estados que registrasen todos los acuerdos que sobre estas materias signasen entre sí, con objeto de que la misma llevase un control y un conocimiento al día, de los últimos pasos dados en esta materia. Para su integración se podían utilizar elementos especializados de los diferentes órganos de la O.N.U. y además se nombrarían representantes de aquellos Estados que, teniendo firmados un número mínimo de Convenios de esta naturaleza, manifestaran un efectivo interés y una experiencia internacional para dar una aportación efectiva al Derecho Internacional Fluvial en su rama de aprovechamientos industriales y agrícolas de las aguas comunes.

Las actuales Comisiones Internacionales de Aguas, dicho en su sentido más general, estarían presentes en dicha oficina e inclusive se podían considerar como las más abocadas, dada su amplia experiencia para dirigir por un tiempo máximo de dos años, las actividades de la organización; para

su mantenimiento se podía pedir a los Estados interesados que lo llevaran a cabo, pues ellos son los Beneficiarios directamente o bien se podía combinar esta acción con una ayuda de la O.N.U. ya que este tipo de órgano se podía considerar como co-adyuvante a los propósitos y principios de la Organización (Arts. 1º párrafo, 3, Art. 13 inciso b, Arts. 55 párrafo b, de la Carta de las Naciones Unidas). Con relación a este punto son muy interesantes las ideas expuestas por Juraj Andrássy ante la reunión que la "International Law Association" celebró el pasado agosto en Duvrebnik (Yugoeslavia) y que tantas veces hemos citado, esencialmente estamos de acuerdo con él sobre todo en la afirmación de que la nueva organización internacional sólo podía ser concebida como un órgano de consulta.

En los demás campos, el Derecho Internacional Fluvial va adquiriendo mayor trascendencia al enriquecerse constantemente con nuevas aportaciones derivadas de la aplicación que los Estados hacen de los principios generales los que se van matizando según el área en donde se apliquen. En América y en Europa existen principios comunes: Libertad de tránsito igualdad en el trato, impuestos y tasas remuneratorias, consulta previa en la ejecución de obras fluviales, etc. aunque su aplicación es diversa a las vías fluviales de interés internacional por razones que saltan a la vista, pues sería torpe pedir que la norma que regula el tráfico entre Balatz y Bratla por ejemplo, se aplicara en la misma forma al Río Amazonas bajo pena de perder su juridicidad.

¿Qué podemos concluir de la aplicación de estos principios e ideas generales al caso concreto de las vías fluviales internacionales y las relaciones que de ellas se derivan que interesan a México y a Estados Unidos?

La situación económica de los Estados Unidos y la que priva en México y en toda la América Hispánica es bien distinta; por otra parte, es difícil y nosotros lo comprendemos así, que un Estado fuerte por meras razones éticas, se controle y no abuse de su energía sobre pueblos débiles y de pocos recursos económicos, de allí el por qué en todos los convenios firmados entre ambos países siempre exista la tajada de león para el más fuerte con detrimento de los que más necesitan. Los tratados de límites así lo muestran y así lo comentamos, el de 1906 también tuvo esta trayectoria aunque aminorada por razones de "*Cemitas gentium*" y el Tratado vigente firmado en 1944 presenta grandes diferencias con relación a los anteriores ya que por primera vez se reconocen una serie de derechos que antes siempre se habían negado lo que puede significar que en lo futuro se busque un mayor equilibrio entre los diversos intereses puestos en juego y la voracidad de cada Estado; esperamos que el panorama mundial, en el que cada día se ve con mayor insistencia, la necesidad de que los países pertenecientes a una misma área geográfica se agrupen y resuelvan sus problemas en forma conjunta —enseñe a los Estados Unidos que es necesario cambiar su política hacia la América Hispánica, pues es natural que el Continente Americano integre un bloque aunque por propia esencia, ya existe en Ibero-América y que naturalmente repudia, por haber sido la víctima, a la política norteamericana.

Confíemos que en un futuro no muy lejano sea posible una comunidad más absoluta y completa entre ambas esferas americanas, basada en razones tanto de conveniencia como de utilidad común y de buena vecindad; hasta ahora se han usado estos términos para calificar muchas cosas pero pocas veces se han cumplido sus imperativos al pie de la letra.

Conclusiones Finales:

I.- A principios del siglo XIX la importancia adquirida por las vías fluviales internacionales, hizo que el Derecho Fluvial se perfilara como una rama autónoma del Derecho Internacional, carácter que confirmó en la Convención de Barcelona de 1921.

II.- La libertad de tránsito se declaró como principio pero sujeta a la aceptación y al control del Estado que ejerce soberanía sobre la vía fluvial de interés internacional.

III.- Han quedado firmes las diferencias de interpretación y aplicación de estos principios en Europa y en América.

IV.- El campo de aplicación del Derecho Internacional Fluvial aumenta constantemente al ampliarse los usos de las vías o corrientes fluviales añadiéndose nuevos capítulos al mismo.

V.- La última rama del Derecho Internacional Fluvial ha servido para mostrar al mundo que los países deben cooperar y trabajar en conjunto para solucionar sus problemas comunes y aprovechar mejor los beneficios que les brinden las cosas.

Cerraremos este trabajo haciendo nuestras las frases de WINIARSKI: " Heureusement, le Droit Fluvial International suivra son cours aussi sûrement et invariablement que les fleuves eux mêmes suivent le leur" .(1), que figuran como arrancadas de un frontispicio, al comienzo de la presente tesis.

(1).- WINIARSKI, B.- Principios Generales du Droit Fluvial International R.D.C. 1933. T. 45. P. 212.

B I B L I O G R A F I A .

ACCIOLY, HILDEBRANDO: Traité de Droit International Publico-Traducción de Paul Goulé. T. II. París 1941.

ANDRASSY, JURAJ: Quelques observations de principe concernant la réglementation internationale de l'utilisation des eaux -International Law.

ASSOCIATION.- Dubrevnik Conference, 1956.

ANTOKOLETZ, DANIEL: Tratado de Derecho Internacional Público. T. II Buenos Aires. 1928.

ARBO, HIGINIO: Libre Navegación de los Ríos.- Buenos Aires.- 1939.

AZCARRAGA, JOSE LUIS DE: Legislación Internacional Marítima: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.- Madrid.- 1939.

BOURQUIN, MAURICE: L'Organisation internationale des voies de communication. R.D.C. T.IV. Vol. 8.- 1924.

CARATHEODORY, ETIENNE: Du Droit International concernant les Grands Cours D'Eau. Leipzig. 1861.

CONGRESO HISPANO-LUSO-AMERICANO DE DERECHO INTERNACIONAL, II: Terceira Comissão: Problemas de Direito Internacional Marítimo e Fluvial. Outubro de 1953.- São Paulo, Brasil.

CORTE PERMANENTE DE JUSTICIA INTERNACIONAL: Colección de opiniones consultivas.- Competencia de la Comisión Europea del Danubio, Entre Galatz y Braila. Ed. A.W. Sijthoff.- Leyde.- 1927.

CHAVEZ, EDUARDO: L'Eau facteur de progrès. Nouvelles Du Mexique. Ambassade du Mexique a Paris. Octubre 1955.

DIENA, GULIO: Derecho Internacional.- Traducción de J.M. Trias de Bes de la 4ª. edición italiana.- Barcelona 1948.

DROIT INTERNATIONAL, ANNUAIRE DE L'INSTITUT DE:

Sesión de Manicha, 1883.

Sesión de Heidelberg, 1887.- Reglamento Internacional de Navegación Fluvial.

Sesión de Madrid, 1911.- Reglamento Internacional de los Cursos de Agua Internacionales desde el punto de vista de la explotación de sus fuerzas motrices y de su explotación en general.

Sesión de París, 1934.- Ríos Internacionales y vías de agua de interés internacional (Revisión del Reglamento internacional de Navegación Fluvial de 1887).

DUPOIS, CHARLES: Liberté des Communications.- R.D.C.T.I.-Vol. 1924.

"EL TIEMPO": Une Nouvelle ombre sur l'Amérique.- Bogotá. 1932.

ESQUIVEL OBREGON: México y los Estados Unidos ante el Derecho Internacional.-- Ed. Herrera Hnos. Sucos. México.-- 1926.

GGIDEL, GILBERT: Le regime des fleuves internationaux.-- Université de Paris.-- Curso de 1947-1948.

GUMILLA, Pbro. JOSE: El Urinoco Ilustrado.-- Bogotá. 1955.

INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION: Dubrovnik Conference, 1956.-- The uses of the waters of International Rivers.-- First Report of the Comité.

LEENR, GEORGE DE: Reglas Generales de Droit des Communications Internationales.-- R.-D.-C.-- 1936. T.I. Vol. 55.

LISZT, FRANZ VON: Derecho Internacional Público.-- Traducción de J. M. Dr. Domingo Miral 12ª. Edición alemana.-- Barcelona.-- 1929.

LUGO F., LIC. FELIPE: Breve Estudio del Tratado sobre Aguas Internacionales celebrado entre México y los Estados Unidos -Chihuahua, (Chih. México 1945).

MICHEL SINNER, CARLOS: Notas sobre la Doctrina Monroe-Monografía.-- Universidad Central de Madrid.-- Curso 1955-1956.

NACIONES UNIDAS: Carta de las Naciones Unidas y Estatuto de la Corte Internacional de Justicia.

INAPOLRAO, ALUIZIO: Rio Branco e as Relações entre o Brasil e Os Estados Unidos.-- Rio de Janeiro -1947.

NIPPOLD O.: Le Développement Historique de Droit International depuis le Congrès de Viena.-- R. D.C.-- 1924. T.I.

INOLDE, B.: Droit et technique des Traités de Commerce.-- R.D.C. T.II-Vol. 3. 1924.

OPPENHEIM - LAUTERPACHT: International Law -Peace, Vol. I. - Seventh Edition.-- London.-- 1948.

RAUNOVIC, JOVAN: The Uses of water of International Rivers.-- Dubrovnik Conference, 1956.-- International Law Association.

PLANAS SUAREZ, SIMON: Tratado de Derecho Internacional.-- Madrid.-- Mijes-de Reus.-- 1906. Ed. A. Pedone.-- París.-- 1

PUIG, JUAN CARLOS: Les Principes du Droit International Public Americain Ed.A. Pedone.-- París.-- 1954.

RECUEIL DE TEXTES DE DROIT INTERNATIONAL PUBLIC - Louis Le Fur et George Chklavar.-- París.-- 1934.

REID, HELEN DWIGHT: Les servitudes Internationales.-- R.D.C. 1933. T.II.-- Vol. 45.

RELACIONES EXTERIORES, SECRETARIA DE: El Tratado de Aguas Internacionales. Estudio Monográfico.-- México 1947.

RELACIONES EXTERIORES, SECRETARIA DE: Tratado sobre distribución de Aguas Internacionales entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América.-- 3 de febrero de 1944.

RELACIONES EXTERIORES, Secretaría de: El Tratado de Guadalupe.-- México.

RELACIONES EXTERIORES, Ministerio de: Tratados Públicos y Acuerdos Internacionales de Venezuela.-- Estados Unidos de Venezuela.-- Vol. I. (1890 a 1900).-- 1924.

ROUSSEAU, CHARLES: Droit International Public.-- París.-- Librairie de Recueil Sirey.-- 1953.

SANCHEZ QUELL, H.: Política Internacional del Paraguay.-- Buenos Aires. 1945.

SANDOVAL, SANTIAGO JORDAN: Registro de Tratados y Congresos Internacionales de la República de Bolivia.-- Convenios Multilaterales y Bilaterales Ed. Universo.-- La Paz, Bolivia.-- 1944.

SIERRA, MANUEL J.: Derecho Internacional Público.-- Ed. Porrúa Hnos. México. 1955.

SOSA RODRIGUEZ, Carlos: Le Droit Fluvial International et les fleuves de l'Amérique Latine.-- Ed. A. Pedone.-- París. 1935.

SOSA RODRIGUEZ, Carlos: Les Fleuves de l'Amérique Latine et le Droit des Gens.-- París 1935.

STROPP, KARL: Elements du Droit International Public.-- Ed. Rousseau-- París. 1927.

TRUYOL SERRA, ANTONIO: Los principios de Derecho Público en Francisco de Vitoria.-- Ediciones Instituto de Cultura Hispánica.-- Madrid. 1946.

UNITED STATES, GOVERNMENT PRINTING OFFICE: Hearings before the Committee on foreign relations United States Senate - Sevent-ninth Congress -first session on treaty with Mexico relating to the utilization of the waters of certain rivers.-- 5 Parts. Washington. 1945.

WERDROSS ALFRED: Derecho Internacional Público.-- Traducción de Antonio Truyol Serra.-- Ed. Aguilar.-- Madrid. 1955.

WINIARSKI, BOHDAN: Principes Généraux du Droit Fluvial International.-- H.D.C. 1933.-- Vol. 45. T. III.

TRATADO sobre Distribución de Aguas Internacionales entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de America.-- Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.--Presidencia de la Republica. MANUEL AVILA CAMACHO, Presidente Constitucional de los Estados -- Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el día 3 de Febrero de 1944, se celebró y firmó en -- Washington, Distrito de Columbia, entre Mexico y los Estados Unidos de America un Tratado de Distribución de las Aguas Internacionales de los Rios Colorado y Tijuana y Bravo desde -- Fort Quitman, Texas, Estados Unidos de America, al Golfo de -- Mexico, cuyo texto en español y forma son los siguientes:

TRATADO SOBRE DISTRIBUCION DE AGUAS INTERNACIONALES ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA.

Los Gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos y de los Estados Unidos de America: animados por el franco espíritu de - cordialidad y de amistosa cooperación que felizmente norma -- sus relaciones; tomando en cuenta que los Artículos VI y VII del Tratado de Paz, Amistad y Límites entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de America, firmado en Guada-- lupe Hidalgo, el 2 de febrero de 1848, y el artículo IV del - tratado de límites entre los dos países, firmado en la ciudad de Mexico el 30 de diciembre de 1853, reglamentan unicamente para fines de navegación el uso de las aguas de los ríos Bra-- vo (Grande) y Colorado; considerando que a los intereses de - ambos países conviene el aprovechamiento de esas aguas en -- otros usos y consumos y deseando por otra parte, fijar y de- limitar claramente los derechos de las dos Republicas sobre - los ríos Colorado y Tijuana y sobre el río Bravo (Grande), de Fort Quitman, Texas, Estados Unidos de America, al Golfo de - Mexico, a fin de obtener su utilización mas completa y satis- factoria, han resuelto ce,lebrar un tratado y, al efecto, han nombrado como sus plenipotenciarios:

El Presidente de los Estados Unidos Mexicanos:

Al Señor Doctor Francisco Castillo Nájera, Embajador Extraor- dinario y Plenipotenciario de los Estados Unidos Mexicanos en - Washington, y al señor Ingeniero Rafael Fernandez Mac Gregor, - Comisionado Mexicano en la Comisión Internacional de Límites - entre Mexico y los Estados Unidos; y

El Presidente de los Estados Unidos de America:

Al señor Cordell Hull, Secretario de Estado de los Estados Unidos de America, al señor George S. Messersmith, Embajador - Extraordinario y Plenipotenciario de los Estados Unidos de Ame- rica en Mexico, y al señor ingeniero Lawrence M. Lawson, Comi- sionado de los Estados Unidos en la Comisión Internacional de Límites entre Mexico y los Estados Unidos; quienes, después de haberse comunicado sus respectivos Plenos Poderes y haberlos - encontrado en buena y debida forma, convienen en lo siguiente:

I.- Disposiciones Preliminares

ARTICULO 1

Para los efectos de este Tratado se entenderá:

a).- Por "los Estados Unidos", los Estados Unidos de America

- 2
- b) Por "Mexico", los Estados Unidos Mexicanos.
- c).-Por "La Comisión", la Comisión Internacional del Límites y Aguas entre Mexico y los Estados Unidos, según se define en el artículo 2 de este Tratado.
- d).-Por "derivar", el acto deliberado de tomar agua de cualquier cauce con objeto de hacerla llegar a otro lugar y almacenarla, o aprovecharla con fines domésticos, agrícolas ganaderos o industriales; ya sea que dicho acto se lleve a cabo utilizando presas construidas a través del cauce, partidores de corriente, bocatomas laterales, bombas o cualesquier otros medios.
- e).-Por "punto de derivación", el lugar en que se realiza el acto de derivar el agua.
- f).- Por "capacidad útil de las presas de almacenamiento", aquella parte de la capacidad total que se dedica a retener y conservar el agua para disponer de ella cuando sea necesario, o sea, la capacidad adicional a las destinadas al azolve y al control de avenidas.
- g).- Por "desfogue" y por "derrame", la salida voluntaria o involuntaria de agua para controlar las avenidas o con cualquier otro propósito que no sea de los especificados para la extracción.
- h).- Por "retornos", la parte de un volumen de agua derivada de una fuente de abastecimiento, que finalmente regresa a su fuente original.
- i).- Por "extracción", la salida del agua almacenada, deliberadamente realizada para su conducción a otro lugar o para su aprovechamiento directo.
- j).- Por "consumo", el agua evaporada, transpirada por las plantas, retenida o por cualquier medio perdida y que no puede retornar a su cauce de escurrimiento, En general se mide por el momento del agua derivada menos el volumen que retorna al cauce.
- k).- Por "presa inferior principal internacional de almacenamiento", la presa internacional principal situada más aguas abajo.
- l).- Por "presa superior principal internacional de almacenamiento", la presa internacional principal situada mas aguas arriba.

ARTICULO 2

La Comisión Internacional de Límites establecida por la Convención suscrita en Washington, por Mexico y los Estados Unidos el primero de marzo de 1889, para facilitar la ejecución de los principios contenidos en el Tratado de 12 de noviembre de 1884 y para evitar las dificultades ocasionadas con motivo de los cambios que tienen lugar en el cauce de los rios Bravo (Grande) y Colorado, cambiará su nombre por el de Comisión Internacional de Límites de Aguas, entre Mexico y los Estados Unidos, la que continuará en funciones por todo el tiempo que el presente Tratado esté en vigor. En tal virtud, se considera prorrogado indefinidamente el término de la Convención de primero de marzo de 1889 y se deroga, por completo, la de 21 de noviembre de 1900, entre Mexico y los Estados Unidos, relativa a aquella Convención.

La aplicación del presente Tratado, la reglamentación y el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones que los dos Gobiernos adquieren en virtud del mismo, y la resolución de todos los conflictos que originen su observación y ejecución, quedan confiados a la Comisión Internacional de Límites y Aguas que funcionará de conformidad con las facultades y restricciones que se fijan en este Tratado.

La Comisión tendrá plenamente en caracter de un organismo internacional y estará constituida por una Sección Mexicana y una Sección de los Estados Unidos. Cada Sección será encabezada por un Comisionado Ingeniero. Cuando en este Tra

tablece acción conjunta o el acuerdo de los dos Gobiernos o - la presentación a los mismos de informes, estudios o proyectos u otras estipulaciones similares, se entenderá que dichos asuntos serán de la competencia de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México y de la Secretaría de Estado de los Estados Unidos o que se tratarán por su conducto.

La Comisión y cada una de las Secciones que la constituyen - podrán emplear a los auxiliares y consejeros técnicos, de ingeniería y legales, que estimen necesarios. Cada Gobierno reconocerá carácter diplomático al Comisionado del otro, y el Comisionado, dos ingenieros principales, un consejero legal y un secretario, designados por el otro Gobierno como miembros de su Sección de la Comisión, tendrán derecho a todos los privilegios e inmunidades pertenecientes a funcionarios diplomáticos. La Comisión y su personal podrán llevar a cabo, con toda libertad sus observaciones, estudios y trabajos de campo en el territorio de cualquiera de los dos países.

La jurisdicción de la Comisión se ejercerá sobre los tramos limítrofes del río Bravo (Grande) y del río Colorado, sobre la línea divisoria terrestre entre los dos países y sobre las obras situadas dentro de los límites de su nación y ninguna de ellas ejercerá jurisdicción o control sobre obras construidas o situadas dentro de los límites del país de la otra Sección sin el expreso consentimiento del Gobierno de esta última. Las obras construidas, adquiridas o usadas en cumplimiento de las disposiciones de este Tratado y que se encuentran ubicadas totalmente dentro de los límites territoriales de cualquiera de los dos países, aunque de carácter internacional, quedarán con las excepciones expresamente señaladas en este Tratado, bajo la exclusiva jurisdicción y control de la Sección de la Comisión en cuyo país se encuentren dichas obras.

Las facultades y obligaciones que impone a la Comisión este Tratado serán adicionales a las conferidas a la Comisión Internacional de Límites por la Convención del primero de marzo de 1889 y los demás tratados y convenios pertinentes entre los dos países, con excepción de aquellas estipulaciones de cualquiera de ellos que este Tratado modifica.

Los gastos que demande el sostenimiento de cada Sección de la Comisión serán sufragados por cuenta del Gobierno del cual dependa. Los gastos comunes que acuerde la Comisión serán cubiertos por mitad por ambos Gobiernos.

ARTICULO 3

En los asuntos referentes al uso común de las aguas internacionales, acerca de los cuales deba resolver la Comisión, - servirá de guía el siguiente orden de preferencias:

- 1º.- Usos domesticos y municipales.
- 2º.- Agricultura y ganadería.
- 3º.- Energía eléctrica.
- 4º.- Otros usos industriales.
- 5º.- Navegación.
- 6º.- Pesca y Caza.
- 7º.- Cualesquiera otros usos benéficos determinadas por la Comisión.

Todos los usos anteriores estarán sujetos a las medidas y - obras sanitarias que convengan de común acuerdo los dos Gobiernos, los cuales se obligan a resolver preferentemente los problemas fronterizos de saneamiento.

II.- Río Bravo (Grande)

ARTICULO 4

Las aguas del Río Bravo (Grande) entre Fort Quitman, Texas, y el Golfo de México se asignan a los dos países de la siguiente manera:

A.- A México:

a).- La totalidad de las aguas que lleguen a la corriente principal del río Bravo (Grande), de los ríos San Juan y Alamo; comprendiendo los retornos procedentes de los terrenos que riegan estos dos últimos ríos.

b).- La mitad del escurrimiento del cauce principal del río Bravo (Grande) abajo de la presa inferior principal internacional de almacenamiento, siempre que dicho escurrimiento no esté designado expresamente en este Tratado a alguno de los dos países.

c).- Las dos terceras partes del caudal que llegue a la corriente principal del río Bravo (Grande) de los ríos Conchos, San Diego, San Rodrigo, Escondido y Salado y Arroyo de las Vacas, en concordancia con lo establecido en el inciso c) del párrafo B de este Artículo.

d).- La mitad de cualquier otro escurrimiento en el cauce principal del río Bravo (Grande), no asignado específicamente en este Artículo y la mitad de las aportaciones de todos los afluentes no aforados -que son aquellos no denominados en este Artículo- entre Fort Quitman y la presa principal internacional.

B.- A los Estados Unidos:

a).- La totalidad de las aguas que lleguen a la corriente principal del río Bravo (Grande) procedentes de los ríos Pecos, Devils, manatíal Goodenough y arroyos Alamito, Terlingua, San Felipe y Pinto.

b).- La mitad del escurrimiento del cauce principal del río Bravo (Grande) abajo de la presa inferior principal internacional de almacenamiento siempre que dicho escurrimiento no esté asignado expresamente en este Tratado a alguno de los dos países.

c).- Una tercera parte del agua que llegue a la corriente principal del río Bravo (Grande) procedente de los ríos Conchos, San Diego, San Rodríguez, Escondido, Salado y Arroyo de las Vacas; tercera parte que no será menor en conjunto, en promedio y en ciclos de cinco años consecutivos, de 431 721 000 metros cúbicos (350 000 acres pies) anuales. Los Estados Unidos no adquirirán ningún derecho por el uso de las aguas de los afluentes mencionados en este inciso en exceso de los citados 431 721 000 metros cúbicos (350 000 acres pies), salvo el derecho a usar la tercera parte del escurrimiento que llegue al río Bravo (Grande) de dichos afluentes, aunque ella exceda del volumen aludido.

d).- La mitad de cualquier otro escurrimiento en el cauce principal del río Bravo (Grande), no asignada específicamente en este Artículo, y la mitad de las aportaciones de todos los afluentes no aforados -que son aquellos no denominados en este Artículo- entre Fort Quitman y la presa inferior principal internacional.

En casos de extraordinaria sequía o de serio accidente en -

los sistemas hidráulicos de los afluentes mexicanos aforados - que hagan difícil para México dejar escurrir los 431 721 000 - metros cúbicos (350 000 acres pies) anuales que se asignan a - los Estados Unidos como aportación mínima de los citados afluen - tes mexicanos, en el inciso c) del párrafo B de este Artículo - los faltantes que existieren al final del ciclo aludido de cin - co años, se repondrán en el ciclo siguiente con agua procedente de lo mismos tributarios.

Siempre que la capacidad útil asignada a los Estados Unidos de por lo menos dos de las presas internacionales principales incluyendo la localizada más aguas arriba, se llene con aguas pertenecientes a los Estados Unidos, se considerará terminado un ciclo de cinco años y todos los débitos totalmente pagados iniciándose, a partir de ese momento, un nuevo ciclo.

ARTICULO 5

Los dos Gobiernos se comprometen a construir conjuntamente por conducto de sus respectivas Secciones de la Comisión, las siguientes obras en el cauce principal del río Bravo (Grande):

I.- Las presas que se requieran para el almacenamiento y regularización de la mayor parte que sea posible del escurrimiento anual del río en forma de asegurar los aprovechamientos existentes y llevar a cabo el mayor número de proyectos factibles - dentro de los límites impuestos por las asignaciones estipuladas de agua.

II.- Las presas y las otras obras comunes que se requieran para la derivación de las aguas del río Bravo (Grande).

Una de las presas de almacenamiento se construirá en el tramo entre el Cañón de Sanata Elena y la desembocadura del río -- Pecos: otra en el tramo comprendido entre Piedras Negras, Coahuila y Nuevo Laredo, Tamaulipas (Eagle Pass y Laredo en los - Estados Unidos) y una tercera, en el tramo entre Nuevo Laredo, Tamaulipas y San Pedro de Roma, Tamaulipas (Laredo y Roma en - los Estados Unidos). A juicio de la Comisión, sujeto a la aprobación de los dos Gobiernos, podrán omitirse una o más de las presas estipuladas y, en cambio, podrán construirse otras que no sean de las enunciadas.

Al planear la construcción de dichas presas, la Comisión - determinará:

- a).- Los sitios mas adecuados;
- b).- La máxima capacidad factible en cada sitio;
- c).- La capacidad útil requerida por cada país en cada sitio tomando en consideración el monto y régimen de su asignación de agua y sus usos previstos;
- d).- La capacidad requerida para la retención de azolves;
- e).- La capacidad requerida para el control de avenidas.

La capacidad útil y la requerida para la retención de azolves serán asignadas a cada uno de los dos países en cada presa, en la misma proporción que las capacidades requeridas para almacenamiento útil, por cada país, en la misma presa. Ambos países - tendrán un interés común indivisible en la capacidad de cada - presa para el control de avenidas.

La construcción de las presas internacionales de almacenamiento principiará dentro de los dos años siguientes a la aprobación por los dos Gobiernos de los planos correspondientes. -

Los trabajos empezarán por la construcción de la presa inferior principal internacional de almacenamiento, pero se podrán llevar a cabo, simultáneamente, obras en los tramos superiores del río. La presa inferior principal internacional - deberá quedar terminada en un plazo máximo de ocho años a partir de la fecha en que entre en vigor el tratado.

La construcción de las presas y otras obras comunes requeridas para la derivación del caudal del río, se iniciará en las fechas determinadas por la Comisión y aprobadas por los dos - Gobiernos.

El costo de construcciones de cada una de las presas internacionales de almacenamiento y los costos de su operación y mantenimiento se dividirán entre los dos países en proporción a las respectivas capacidades útiles que en la presa de que se trate se asignen a cada uno de ellos.

El costo de construcción de cada una de las presas y de las otras obras comunes necesarias para la derivación de las aguas del río y los costos de su operación y mantenimiento, serán - prorrateados entre los dos países en proporción de los beneficios que reciban, respectivamente, de cada una de dichas - obras, de acuerdo con lo que determine la Comisión y aprueben los dos Gobiernos.

ARTICULO 6

Siempre que sean necesario, la Comisión estudiará, investigará y preparará los proyectos para las obras -distintas de - aquellas a que se refiere el Artículo 5 de este Tratado- de - control de las avenidas del río Bravo (Grande) desde Fort Quitman, Texas, hasta el Golfo de Mexico. Estas obras podrán incluir bordos a lo largo del río, cauces de alivio, estructuras de control de pendiente y la canalización, rectificación o encauzamiento de algunos tramos del río. La Comisión informará - a los dos Gobiernos acerca de la obras que deberán construirse de la estimación de sus costos, de la parte de aquellas que deberá quedar a cargo de cada uno de ellos y de la parte de las obras que deberá de ser operada y mantenida por cada Sección de la Comisión, las obras que recomiende la Comisión y que aprueben los dos Gobiernos. Cada Gobierno pagará los costos de las obras que construya y los costos de operación y mantenimiento de la parte de las obras que se le asigne con tal objeto.

ARTICULO 7

La Comisión estudiará, investigará y preparará los proyectos para las plantas de generación de energía hidroeléctrica que fuere factible construir en las presas internacionales de almacenamiento en el río Bravo (Grande). La Comisión informará a los dos Gobiernos, mediante un acta, acerca de las obras que deberán construirse, de la estimación de sus costos y de la parte de aquellas que deberá quedar a cargo de cada uno de ellos. Cada Gobierno conviene en construir, por medio de su Sección de la Comisión, las obras que le recomiende la Comisión y que aprueben los dos Gobiernos. Las plantas hidroeléctricas serán operadas y mantenidas conjuntamente por ambos Gobiernos por conducto de sus respectivas Secciones de la Comisión. Cada Gobierno pagará la mitad del costo de construcción

operación y mantenimiento de estas plantas y en la misma proporción será asignada a cada uno de los dos países la energía hidroeléctrica generada.

ARTICULO 8

Los dos Gobiernos reconocen que ambos países tienen un interés común en la conservación y en el almacenamiento de las aguas en las presas internacionales y en el mejor uso de dichas presas, con objeto de obtener el más benéfico, regular y constante aprovechamiento de las aguas que les corresponden. Con tal fin, la Comisión dentro del año siguiente de haber sido puesta en operación la primera de las presas principales internacionales que se construya, se someterá a la aprobación de los Gobiernos un reglamento para el almacenamiento, conducción y entrega de las aguas del río Bravo (Grande) desde Fort Quitman Texas, hasta el Golfo de México. Dicha reglamentación podrá ser modificada, adicionada o complementada, cuando sea necesario, por la Comisión, con la aprobación de los dos Gobiernos. Cada una de las siguientes reglas generales regirá hasta que sean modificadas por acuerdo de la Comisión con la aprobación de los dos Gobiernos.

a).- El almacenamiento de aguas en todas las presas superiores principales internacionales se mantendrá al mas alto nivel que sea compatible con el control de avenidas, las extracciones normales de agua para la irrigación y los requerimientos de generación de energía eléctrica.

b).- Las entradas de agua a cada presa se acreditarán al país a quien pertenezca dicha agua.

c).- En cualquier vaso de almacenamiento la propiedad del agua perteneciente al país que tenga agua en exceso de la necesaria para mantener llena la capacidad útil que le correspondiera pasará al otro país, hasta que se llene la capacidad útil asignada a éste. Sin embargo, en todos los vasos de almacenamiento superiores, un país, al llenarse la capacidad útil que le pertenezca, podrá usar transitoriamente la capacidad útil del segundo país y que este no use, siempre que, si en ese momento ocurrieren derrames y desfuegos, la totalidad de éstos se cargue al primero y todas las entradas a la presa se consideren propiedad del segundo, hasta que cesen los derrames o desfuegos o hasta que la capacidad útil del segundo se llenen con aguas que le pertenezcan.

d).- Las pérdidas que ocurran en los vasos de almacenamiento se descargarán a los dos países en proporción de los respectivos volúmenes almacenados que les pertenezcan. Las extracciones de cualquiera de los vasos se cargarán al país que las solicite excepto las efectuadas para la generación de energía eléctrica u otro propósito común que se cargarán a cada uno de los dos países en proporción de los respectivos volúmenes almacenados que les pertenezcan.

e).- Los derrames y desfuegos de los vasos superiores de almacenamiento se dividirán entre los dos países en la misma proporción que guarden los volúmenes pertenecientes a cada uno de ellos de las aguas que entren a los almacenamientos durante el tiempo en que ocurran los citados derrames y desfuegos, con excepción del caso previsto en el inciso c) de este Artículo.

Los derrames y desfuegos de la presa inferior de almacenamiento se dividirán en partes iguales entre los dos países, pero uno de ellos, con permiso de la Comisión, podrá usar las aguas correspondientes al otro país que éste no usare.

f).- Cualquiera de los dos países podrá disponer, en el momento en que lo desee, del agua almacenada que le pertenezca en las presas internacionales, siempre que su extracción se efectúe para algún uso benéfico directo, o para ser almacenada en otra presa. Al efecto el Comisionado respectivo dará el aviso correspondiente a la Comisión, la que dictará las medidas necesarias para el suministro oportuno del agua.

ARTICULO 9

a).- El cauce del río Bravo (Grande) podrá ser empleado por los dos países para conducir el agua que les pertenezca.

b).- Cualquiera de los países podrá derivar y usar en cualquier lugar del cauce principal del río Bravo (Grande) desde Fort Quitman, Texas, hasta el Golfo de Mexico, el agua que le pertenezca y podrá construir, para ello, las obras necesarias. Sin embargo, no podrá hacerse ninguna derivación o uso en cualquiera de los dos países, fuera de los existentes en la fecha en que entre en vigor este Tratado, ni construirse ningunas obras con aquel fin, hasta que la Sección de la Comisión del país en que se intente hacer la derivación o uso verifique que hay el agua necesaria para ese efecto, dentro de la asignación de ese mismo país, a menos que la Comisión haya convenido, de acuerdo con lo estipulado en el inciso d) de este Artículo, en una derivación o uso en mayor cantidad. El uso proyectado, y los planos para las correspondientes obras de derivación que deban construirse, al efecto, se darán a conocer previamente a la Comisión para su información.

c).- Los consumos hechos, abajo de Fort Quitman, en la corriente principal y en los afluentes no aforados, se cargarán a cuenta de la asignación del país que los efectúe.

d).- La comisión podrá autorizar que se deriven y usen aguas que no correspondan completamente al país que pretenda hacerlo, cuando el agua que pertenezca al otro país pueda ser derivada y usada sin causarle perjuicio y le sea repuesta en algún otro lugar del río.

e).- La Comisión podrá autorizar la derivación y uso transitorio a favor de un país de aguas que pertenezcan al otro, cuando éste no las necesite o no las pueda utilizar y sin que dicha autorización o el uso de las citadas aguas establezca, con relación a las mismas, ningún derecho para continuar derivándolas.

f).- En los casos en que concorra una extraordinaria sequía en un país con un abundante abastecimiento de agua en el otro país, el agua de éste almacenada en los vasos de almacenamiento internacionales podrá ser extraída, con el consentimiento de la Comisión, para uso del país que experimente la sequía.

g).- Cada uno de los países tendrá el derecho de derivar del cauce principal del río cualquier cantidad de agua, incluyendo el agua perteneciente al otro país, con el objeto de generar energía eléctrica, siempre que tal derivación no cause perjuicio al otro país, no interfiera con la generación internacional de energía eléctrica y que los volúmenes que retornen directamente al río sean cargados a la participación del país que hizo la de

rivación. La factibilidad de dichas derivaciones, que no existan al entrar en vigor este Tratado, serán determinadas por la Comisión, la que también fijará la cantidad de agua consumida que se cargará en cuenta de la participación del país que efectúe la derivación.

h).- En el caso de que cualquiera de los países construyan obras para derivar, hacia el cauce principal del río Bravo (Grande) o de sus tributarios, aguas que no contribuyan, en la fecha en que este Tratado entre en vigor, al escurrimiento del citado río, dicha agua pertenecerá al país que haya hecho esa derivación.

i).- Las pérdidas de agua ocurridas en la corriente principal serán cargadas a cada país en proporción a los volúmenes conducidos o escurridos que le pertenezcan, en ese lugar del cauce y en el momento que ocurran las pérdidas.

j).- La Comisión llevará un registro de las aguas que pertenezcan a cada país y de aquellas de que pueda disponer en un momento dado, teniendo en cuenta el aforo de las aportaciones, la regularización de los almacenamientos, los consumos, las extracciones, las derivaciones y las pérdidas. Al efecto, la Comisión construirá, operará y mantendrá en la corriente principal del río Bravo (Grande) y cada Sección en los correspondientes afluentes aforados, todas las estaciones hidrométricas y aparatos mecánicos que sean necesarios para hacer los cálculos y obtener los datos requeridos para el aludido registro. La información respecto a las derivaciones y consumos hechos en los afluentes no aforados será proporcionada por la Sección que corresponda. El costo de construcción de las estaciones hidrométricas nuevas que se localicen en el cauce principal del río Bravo (Grande) se dividirá igualmente entre los dos Gobiernos. La operación y mantenimiento, o el costo de los mismos, de todas las estaciones hidrométricas serán distribuidos entre las dos Secciones, de acuerdo con lo que determine la Comisión.

III.- Río Colorado

ARTICULO 10

De las aguas del río Colorado, cualquiera que sea su fuente, se asignan a Mexico:

a).- Un volumen garantizado de 1 850 234 000 (1 500 000 acres pies) cada año, que entregará de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 15 de este Tratado.

b).- Cualesquier otros volúmenes que lleguen a los puntos mexicanos de derivación; en la inteligencia de que cuando a juicio de la Sección de los Estados Unidos, en cualquier año exista en el río Colorado agua en exceso de la necesaria para abastecer los consumos en los Estados Unidos y el volumen garantizado anualmente a Mexico de 1 850 234 000 metros cúbicos (1 500 000 acres pies), los Estados Unidos se obligan a entregar a Mexico, según lo establecido en el Artículo 15 de este Tratado, cantidades adicionales de agua del sistema del río Colorado hasta por un volumen total que no exceda de 2 096 931 000 metros cúbicos (1 700 000 acres pies) anuales. Mexico

no adquirirá ningún derecho, fuera del que le confiere este inciso, por el uso de las aguas del sistema del río Colorado para cualquier fin, en exceso de 1 850 234 000 metros cúbicos (1 500 000 acres pies) anuales.

En los casos de extraordinaria sequía o de serio accidente al sistema de irrigación de los Estados Unidos, que haga difícil a éstos entregar la cantidad garantizada de 1 850 234 000 metros cúbicos (1 500 000 acres pies), por año, el agua asignada a México, según inciso a) de este Artículo, se reducirá en la misma proporción en que se reduzcan los consumos en los Estados Unidos.

ARTICULO 11

a).- Los Estados Unidos entregarán las aguas asignadas a México en cualquier lugar a que lleguen en el ~~tramo~~ ^{trazo} del tramo limítrofe del río Colorado, con las excepciones que se citan más adelante. El volumen asignado se formará con las aguas del citado río, cualquiera que sea su fuente, con sujeción a las estipulaciones contenidas en los párrafos siguientes de este Artículo.

b).- Del volumen de aguas del río Colorado asignado a México en el inciso a) del Artículo 10 de este Tratado, los Estados Unidos entregarán en cualquier lugar a que lleguen del tramo limítrofe del río 1 233 489 000 metros cúbicos (1 000 000 de acres pies) de agua anualmente, desde la fecha en que se ponga en operación la presa Davis hasta el primero de enero de 1980 y después de esta fecha 1 387 675 000 metros cúbicos (1 125 000 acres pies) de agua cada año. Sin embargo, si la estructura principal de derivación a que se refiere el inciso a) del Artículo 12 de este Tratado quedare localizada totalmente en México, los Estados Unidos entregarán a solicitud de México, en lugar mutuamente determinado de la línea terrestre limítrofe cerca de San Luis, Sonora, un volumen de agua que no exceda de 30 837 000 metros cúbicos (25 000 acres pies) anualmente, a menos que se convenga en un volumen mayor. En este último caso, a los mencionados volúmenes de 1 233 489 000 metros cúbicos (1 000 000 de acres pies) y de 1 387 675 000 metros cúbicos (1 125 000 acres pies) que deberán entregarse, como se especifica arriba, en el tramo limítrofe del río, se les deducirán los volúmenes que se entreguen, cada año, cerca de San Luis, Sonora.

c).- En el periodo comprendido entre la fecha en que la Presa Davis se ponga en operación y el primero de enero de 1980, los Estados Unidos entregarán anualmente a México, además del volumen asignado a México, 616 745 000 metros cúbicos (506 000 acres pies) ~~xxxxxx~~ y, a partir de la última fecha citada, -- 462 558 000 metros cúbicos (375 000 acres pies) anuales, en la línea limítrofe internacional, por conducto del Canal Todo Americano y de un canal que una al extremo inferior de la descarga de Pilot Knob con el Canal del Alamo o con cualquier otro Canal mexicano que lo sustituya. En ambos casos las entregas se harán a una elevación de la superficie del agua no mayor que aquella con que se operaba el Canal del Alamo, en el punto en que cruzaba la línea divisoria en el año de 1943.

d).- Todas las entregas de agua especificadas anteriormente se sujetarán a las estipuladas del Artículo 18 de este Tratado.

ARTICULO 12

Los dos Gobiernos se comprometen a construir las siguientes obras:

a).- Mexico construirá a sus expensas, en un plazo de cinco años contados a partir de la fecha en que entre en vigor este Tratado, una estructura principal de derivación ubicada aguas del punto en que la parte mas al norte de la línea divisoria internacional terrestre encuentra al río Colorado. Si dicha estructura se localizare en el tramo limítrofe del río, su ubicación, proyecto y construcción se sujetarán a la aprobación de la Comisión. Una vez construida la estructura, la Comisión la operará y mantendrá a expensas de Mexico. Independientemente del lugar en que se localice la estructura aludida, simultáneamente se construirán los bordos, drenajes interiores y otras obras de protección y se harán las mejoras a las existentes, según la Comisión estime necesario, para proteger los terrenos ubicados dentro de los Estados Unidos de los daños que pudieran producirse a causa de avenidas y filtraciones como resultado de la construcción, operación y mantenimiento de la citada estructura de derivación. Estas obras de protección serán construidas, operadas y mantenidas, a expensas de Mexico, por las correspondientes Secciones de la Comisión, obajo su vigilancia, cada una dentro de su propio territorio.

b).- Los Estados Unidos construirán, a sus expensas, en su propio territorio, en un plazo de cinco años contados a partir de la fecha en que entre en vigor este Tratado, la presa de almacenamiento Davis, una parte de cuya capacidad se usará para obtener la regularización de las aguas que deben ser entregadas a Mexico de la manera establecida en el Artículo 15 de este Tratado. La operación y mantenimiento de la misma presa serán por cuenta de los Estados Unidos.

c).- Los Estados Unidos construirán o adquirirán en su propio territorio las obras que fueren necesarias para hacer llegar una parte de las aguas del Colorado, asignadas a Mexico, a los puntos mexicanos de derivación en la línea divisoria internacional terrestre que se especifican en este Tratado. Entre estas obras se incluirán: el canal y las otras obras necesarias para conducir el agua desde el extremo inferior de la descarga de Pilot Knob hasta el límite internacional y, a solicitud de Mexico, un canal que conecte la estructura principal de derivación a que se refiere el inciso a) de este Artículo, si ésta se construyere en el tramo limítrofe del río, con el sistema mexicano de canales en el punto de la línea divisoria internacional, cerca de San Luis, Sonora, en que convenga la Comisión. Las obras mencionadas serán construidas o adquiridas y operadas y mantenidas por la Sección de los Estados Unidos a expensas de Mexico. Mexico cubrirá tambien los costos de los sitios y derechos de vía requeridos para dichas obras.

d).- La Comisión construirá, mantendrá y operará en el tramo limítrofe del río Colorado y cada Sección construirá, mantendrá y operará en su territorio respectivo, en el río Colorado, aguas abajo de la Presa Imperial, y en todas las otras obras usadas para entregar agua a Mexico, las estaciones hidrométricas y dispositivos necesarios para llevar un registro completo del caudal que se entregue a Mexico y del escurrimiento del río. Todos los datos obtenidos al respecto serán compilados e intercambiados periódicamente por las dos Secciones.

ARTICULO 13

La Comisión estudiará investigará y preparará los proyectos para el control de las avenidas de los ríos en el Bajo Río Colorado, tanto en México como en los Estados Unidos desde la - Presa Imperial hasta el Golfo de California, e informará a los dos Gobiernos, mediante un acta, acerca de las obras que deberán construirse, de la estimación de sus costos y de la parte - de las obras que deberá construir cada Gobierno. Los dos Gobiernos convienen en construir, por medio de sus respectivas Secciones de la Comisión, las obras que aprueben recomendadas por la Comisión, y en pagar los costos de las que respectivamente construyan. De la misma manera, la Comisión recomendará que -- proporciones de las obras deberán ser operadas y mantenidas - conjuntamente por la Comisión y cuales operadas y mantenidas por cada Sección. Los dos Gobiernos convienen en pagar por partes iguales el costo de la operación y mantenimiento conjuntos, y cada Gobierno conviene en pagar el costo de la operación y - mantenimiento de las obras a él asignadas con dicho objeto.

ARTICULO 14

En consideración del uso del Canal Todo Americano para la - entrega a México, en la forma establecida en los artículos 11 - y 15 de este Tratado, de una parte de su asignación a las aguas del río Colorado, México pagará a los Estados Unidos:

a).- Una parte de los costos reales de la construcción de la Presa Imperial y del tramo Imperial-Pilot Knob del Canal Todo - Americano; dicha parte y la forma y términos de su pago serán - determinados por los dos Gobiernos, tomando en consideración la proporción en que ambos países usarán las citadas obras. Esta - determinación deberá ser hecha tan pronto como sea puesta en - operación la Presa Davis.

b).- Anualmente, la parte que le corresponda de los costos totales de mantenimiento y operación de aquellas obras. Dichos costos serán prorrateados entre los dos países en proporción a la cantidad de agua entregada anualmente a cada uno de ellos, para su uso, por medio de esas obras.

En el caso de que pueda disponerse de los productos de la - venta de la energía hidroeléctrica que se genere en el Pilot Knob para la amortización de una parte o de la totalidad de los costos de las obras enumeradas en el inciso a) de este Artículo, la parte que México deberá pagar del costo de dichas obras será reducida o reembolsada en la misma proporción en la que se reduzca o reembolse el saldo insoluto de los costos finales. Queda entendido que no podrá disponerse con ese fin de esos productos de la venta de energía eléctrica sino hasta que el costo de todas las obras construidas en ese lugar para generación de energía eléctrica, hayan sido totalmente amortizado con los mencionados productos de la venta de energía eléctrica.

ARTICULO 15

A.- El agua asignada en el inciso a) del Artículo 10 de este Tratado será entregada a México en los lugares especificados en el Artículo 11, de acuerdo con dos tablas anuales de --

entregas mensuales, que se indican a continuación, y que la Sección Mexicana formulará y presentará a la Comisión antes del principio de cada año civil:

TABLA I

La tabla I detallará la entrega en el tramo limítrofe del río Colorado de 1 233 489 000 metros cúbicos (1 000 000 de acres pies) anuales de agua a partir de la fecha en que la Presa Davis se ponga en operación, hasta el primero de enero de 1980, y la entrega de 1 387 675 000 metros cúbicos (1 125 000 acres pies) anuales de agua después de esa fecha. Esta tabla se formulará con sujeción a las siguientes limitaciones; Para el volumen de 1 233 489 000 metros cúbicos (1 000 000 acres pies);

a).- Durante los meses de enero, febrero, octubre, noviembre y diciembre, el gasto de entrega no será menor de 17.0 metros cúbicos (600 pies cúbicos) ni mayor de 99.1 metros cúbicos (3 500 pies cúbicos) por segundo.

b).- Durante los meses restantes de año, el gasto de entrega no será menor de 28.3 metros cúbicos (1 000 pies cúbicos) ni mayor de 99.1 metros cúbicos (3 500 pies cúbicos) por segundo.

Para el volumen de 1 387 675 000 metros cúbicos (1 125 000 acres pies):

a).- Durante los meses de enero, febrero, octubre, noviembre y diciembre, el gasto de entrega no será menor de 19.1 metros cúbicos (675 pies cúbicos) ni mayor de 113.3 metros cúbicos (4 000 pies cúbicos) por segundo.

b).- Durante los meses restantes del año, el gasto de entrega no será menor de 31.9 metros cúbicos (1 125 pies cúbicos) ni mayor de 113.3 metros cúbicos (4 000 pies cúbicos) por segundo.

En el caso en que se hagan entregas de agua en un lugar de la línea divisoria terrestre cercano a San Luis, Sonora, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 11, dichas entregas se sujetarán a una subtabla que formulará y proporcionará la Sección Mexicana. Los volúmenes y gastos mensuales de entrega especificados en dicha subtabla estarán en proporción a los especificados para la Tabla I, salvo que la Comisión acuerde otra cosa.

TABLA II

La tabla II detallará la entrega en la línea divisoria de las aguas procedentes del Canal Todo Americano, de un volumen de 616 745 000 metros cúbicos (500 000 acres pies) anuales de agua a partir de la fecha en que la Presa Davis sea puesta en operación, hasta el primero de enero de 1980, y de 462 558 000 metros cúbicos (375 000 acres pies) de agua anuales después de esa fecha. Esta tabla se formulará con sujeción a las siguientes limitaciones:

Para el volumen de 616 745 000 metros cúbicos (500 000 acres pies):

a).- Durante los meses de enero, febrero, octubre, noviembre y diciembre, el gasto de entrega no será menor de 8.5 me

metros cúbicos (300 pies cúbicos), ni mayor de 56.6 metros cúbicos (2 000 pies cúbicos) por segundo.

b).- Durante los meses restantes del año, el gasto de entrega no será menor de 14.2 metros cúbicos (500 pies cúbicos), ni mayor de 56.6 metros cúbicos (2 000 pies cúbicos) por segundo.

Para el volumen de 462 558 000 metros cúbicos (375 000 acres pies):

a).- Durante los meses de enero, febrero, octubre, noviembre y diciembre, el gasto de entrega no será menor de 6.4 metros cúbicos (225 pies cúbicos) ni mayor de 42.5 metros cúbicos (1 500 pies cúbicos) por segundo.

b).- Durante los meses restantes del año, el gasto de entrega no será menor de 10.6 metros cúbicos (375 pies cúbicos), ni mayor de 42.5 metros cúbicos (1 500 pies cúbicos) por segundo.

B.- Los Estados Unidos no estarán obligados a entregar por el Canal Todo Americano más de 616 745 000 metros cúbicos (500 000 acres pies) anuales desde la fecha en que se ponga en operación la Presa Davis hasta el primero de enero de 1980, ni más de 462 558 000 metros cúbicos (375 000 acres pies) anuales después de esa última fecha. Si por acuerdo mutuo se entregare a México cualquiera parte de los volúmenes de agua especificados en este párrafo, en puntos de la línea terrestre internacional distintos del lugar en que se haga la entrega por el Canal Todo Americano, los gastos de entrega y los volúmenes de agua arriba mencionados y determinados en la Tabla II de este Artículo, serán disminuidos en las cantidades correspondientes.

C.- Durante los meses de enero, febrero, octubre, noviembre, y diciembre de cada año, los Estados Unidos tendrán la opción de entregar, en el lugar de la línea divisoria internacional determinado en el inciso c) del Artículo 11, de cualquier fuente que sea, una parte o la totalidad del volumen de agua que deberá ser entregada en ese lugar de acuerdo con la Tabla II de este Artículo. El ejercicio de la anterior opción, no producirá la reducción de los volúmenes totales anuales especificados para ser entregados por el Canal Todo Americano, a menos que dicha reducción sea solicitada por la Sección Mexicana, ni implicará el aumento del volumen total de agua tabulada que deberá entregarse a México.

D.- En cualquier año en que haya agua en el río en exceso de la necesidad para satisfacer las demandas en los Estados Unidos y el volumen garantizado de 1 850 234 000 metros cúbicos (1 500 000 acres pies) asignado a México, los Estados Unidos declaran su intención de cooperar con México procurando abastecer, por el Canal Todo Americano, los volúmenes adicionales de agua que México desee, si ese uso del Canal y de las obras respectivas no resultare perjudicial a los Estados Unidos en la inteligencia de que la entrega de los volúmenes adicionales de agua por el Canal Todo Americano no significará el aumento del volumen de entregas de agua tabulado para México. Por su parte, México declara su intención de cooperar con los Estados Unidos durante los años de los abastecimientos limitados tratando de reducir las entregas de agua por el Canal Todo Americano si dicha reducción pudiera llevarse a efecto sin perjuicio para México y si fuere necesaria para hacer posible el aprovechamiento

miento total del agua disponible; en la inteligencia de que dicha reducción no tendrá el efecto de disminuir el total de entregas de agua tabulada para Mexico.

E.- En cualquier año en que haya aguas en el río en exceso de la cantidad necesaria para satisfacer las demandas en los Estados Unidos y el volumen garantizado de 1 850 234 000 metros cúbicos (1 500 000 acres pies) asignado a Mexico, la Sección de los Estados Unidos lo informará así a la Sección Mexicana con objeto de que esta última pueda tabular las aguas excedentes hasta completar un volumen máximo de 2 096 931 000 metros cúbicos (1 700 acres pies). En este caso los volúmenes totales que se entregarán de acuerdo con las Tablas número I y II serán aumentadas en proporción a sus respectivos volúmenes totales y las dos tablas así incrementadas quedarán sujetas a las mismas limitaciones establecidas, para cada una de ellas, en el párrafo A de este Artículo.

F.- Con sujeción a las limitaciones fijadas en las Tablas I y II por lo que toca a los gastos de entrega y a los volúmenes totales. Mexico tendrá el derecho de aumentar o disminuir, mediante avisos dados a la Sección de los Estados Unidos con 30 días de anticipación, cada uno de los volúmenes mensuales establecidos en estas tablas, en una cantidad que no exceda de 20% de su respectivo monto.

G.- En cualquier año, el volumen total de agua que deberá entregarse de acuerdo con la Tabla I a que se refiere el párrafo A de este Artículo, podrá ser aumentado, si el volumen de agua que se entregue de acuerdo con la Tabla II se redujera en el mismo volumen y si las limitaciones en cuanto a gastos de entrega estipulados por cada tabla se aumentan y se reducen correspondientemente,

IV.- Río Tijuana

Artículo 16

Con el objeto de mejorar los usos existentes y de asegurar cualquier desarrollo futuro factible, la Comisión estudiará, investigará y someterá a los dos Gobiernos para su aprobación:

1).- Recomendaciones para la distribución equitativa entre los dos países de las aguas del sistema del río Tijuana;

2).- Proyectos de almacenamiento y control de avenidas -- a fin de fomentar y desarrollar los usos domésticos, de irrigación y demás usos factibles de las aguas de este sistema;

3).- Estimaciones de los costos de las obras propuestas y de la forma en que la construcción de dichas obras o los costos de las mismas deberán ser divididos entre los dos Gobiernos;

4).- Recomendaciones respecto a las partes de las obras que deberán ser operadas y mantenidas por la Comisión y las partes de las mismas que deberán ser operadas y mantenidas por cada Sección.

Los dos Gobiernos, cada uno por conducto de sus respectivas Secciones de la Comisión, construirán las obras que --

propongan y aprueben ambos Gobiernos, se dividirán la cantidad de obra o su costo y se distribuirán las aguas del sistema del río Tijuana en las proporciones que ellos decidan. Los dos Gobiernos convienen en pagar por partes iguales el costo de la operación y mantenimiento conjuntos de las obras y cada Gobierno conviene en pagar el costo de la operación y mantenimiento de la obras asignadas a él con dicho objeto.

V.- Disposiciones Generales

ARTICULO 17

El agua del cauce de los ríos internacionales para la descarga de aguas de avenida o de otras excedentes será libre y sin limitaciones para los dos países y ninguno de ellos podrá presentar reclamaciones al otro por daños causados por dicho uso. Cada uno de los Gobiernos conviene en proporcionar al otro, con la anticipación posible, la información que tenga sobre las salidas de agua extraordinarias de las presas y las crecientes de los ríos que existan en su propio territorio y que pudieran producir inundaciones en el territorio del otro.

Cada Gobierno declara su intención de operar sus presas de almacenamiento en tal forma, compatible con la operación normal de sus sistemas hidráulicos, que evite en cuanto sea factible, que se produzcan daños materiales en el territorio del otro.

ARTICULO 18

El uso civil de las superficies de las aguas de los lagos de las presas internacionales, cuando no sea en detrimento de los servicios a que están destinadas dichas presas, será libre y común para ambos países, sujeto a los reglamentos de policía de cada país en su territorio, a los reglamentos generales pertinentes que establezca y ponga en vigor la Comisión con la aprobación de los dos Gobiernos con el fin de aplicar las disposiciones de este Tratado, y a los reglamentos pertinentes que establezca y ponga en vigor cada Sección de la Comisión, con el mismo fin, respecto a las áreas y orillas de aquellas partes de los lagos comprendidos dentro de su territorio. Ninguno de los Gobiernos podrá usar para fines militares las superficies de las aguas situadas dentro del territorio del otro país sin un convenio expreso entre los dos Gobiernos.

ARTICULO 19

Los dos Gobiernos celebrarán los convenios especiales que sean necesarios para reglamentar la generación, el desarrollo y utilización de la energía eléctrica en las plantas internacionales y los requisitos para exportar la corriente eléctrica.

ARTICULO 20

Los dos Gobiernos, por conducto de sus respectivas Secciones de la Comisión, llevarán a cabo los trabajos de construcción que le sean asignados, empleando, para ese fin, los organismos públicos o privados competentes de acuerdo con sus

propias leyes. Respecto a las obras que cualquiera de las Secciones de la Comisión deba ejecutar en el territorio de la obra, observará en la ejecución del trabajo las leyes del lugar donde se efectúe, con las excepciones que enseguida se -- consignan:

Todos los materiales, implementos, equipos y refacciones -- destinados a la construcción de las obras, su operación y mantenimiento, quedarán exceptuados de tributos fiscales de importación y exportación. Todo el personal empleado directa o indirectamente en la construcción, operación y mantenimiento de las obras, podrá pasar libremente de un país al otro con -- objeto de ir al lugar de su trabajo, o regresar de él, sin -- restricciones de inmigración, pasaporte, o requisitos de trabajo. Cada Gobierno proporcionará, por medio de su respectiva Sección de la Comisión, una identificación conveniente al personal empleado por la misma en las mencionadas labores y un -- certificado de verificación para los materiales, implementos, equipos y refacciones destinadas a las obra.

En caso de que se presenten reclamaciones en conexión con la construcción, operación o mantenimiento de la totalidad o -- de cualquiera parte de la obras aquí convenidas o que, en cumplimiento de este Tratado, se convenga en lo futuro, el Gobierno del país en cuyo territorio se hayan originado tales reclamaciones asumirá la responsabilidad de todas ellas y las ajustará de acuerdo con sus propias leyes exclusivamente.

ARTICULO 21

La construcción de las presas internacionales y la formación de sus lagos artificiales no producirá variación alguna de la línea divisoria internacional fluvial, la que continuará siendo la establecida en los tratados y convenciones vigentes entre los países.

La Comisión, con la aprobación de los dos Gobiernos, fijará en los lagos artificiales, por medio de boyas o por cualquier otro procedimiento que juzgue adecuado, una línea más sencilla y conveniente para los efectos prácticos del ejercicio de la -- jurisdicción y del control que a dicha Comisión y a cada una de sus Secciones les confiere y les impone este Tratado. La línea aludida marcará, igualmente, el límite para la aplicación de -- los respectivos reglamentos fiscales y de policía de los dos -- países.

ARTICULO 22

Las estipulaciones de la Convención entre Mexico y los Estados Unidos, del 1° de febrero de 1933, para la Rectificación -- del Río Bravo del Norte (Grande) en el Valle de Juárez-El Paso en lo que se refiere a delimitación de fronteras, atribución, -- de jurisdicción y soberanía y relaciones con propietarios particulares, regirán en los lugares donde se hagan las obras de encauzamiento, canalización o rectificación del río Bravo (Grande) y del río Colorado.

ARTICULO 23

Los dos Gobiernos reconocen la utilidad pública de las obras

necesarias para la aplicación y cumplimiento de este Tratado y, por consiguiente, se comprometen a adquirir, de acuerdo - con sus respectivas leyes internas, las propiedades privadas que se necesiten para la ejecución de las obras de referencia, comprendiendo, además de las obras principales, sus anexos y el aprovechamiento de materiales de construcción, y para la operación y mantenimiento de ellas, a expensas del país en donde se encuentren dichas propiedades, con las excepciones que expresamente establece este Tratado.

Cada una de las Secciones de la Comisión fijará en su correspondiente país la extensión y ubicación de las propiedades privadas que deberán ser adquiridas y hará su respectivo Gobierno la solicitud pertinente para que las adquiera.

La Comisión determinará los casos en que sea necesario -- ubicar obras para la construcción de agua o energía eléctrica y para los servicios anexos a las mismas obras, en beneficio de cualquiera de los dos países, en territorio del otro, para que dichas obras puedan construirse por acuerdo de los dos Gobiernos. Dichas obras quedarán bajo la jurisdicción y vigilancia de la Sección de la Comisión del país en que se -- encuentren.

La construcción de las obras, en cumplimiento de las disposiciones de este Tratado, no conferirá a ninguno de los dos países derechos ni de propiedad ni de jurisdicción sobre ninguna parte del territorio del otro. Las obras constituirán -- parte del territorio y pertenecerán al país dentro del cual -- se hallen. Sin embargo, para sucesos ocurridos sobre las obras construídas en los tramos limítrofes de los ríos y que se apoyen en ambos márgenes, la jurisdicción de cada país quedará limitada por el eje medio de dichas obras -el cual será marcado por la Comisión- sin que por eso varíe la línea divisoria internacional.

Cada Gobierno por medio de su respectiva Sección de la Comisión, conservará dentro de los límites y en la extensión necesaria para cumplir con las disposiciones de este Tratado, el dominio directo, control y jurisdicción dentro de su propio territorio y de acuerdo con sus leyes, sobre los inmuebles -incluyendo los que estén dentro del cauce del río- los derechos de vía y los derechos reales que sea necesario ocupar para la construcción, operación y mantenimiento de todas las obras que se construyan, adquieran o usen de acuerdo con este Tratado. - Asimismo, cada Gobierno adquirirá y conservará en su poder, en la misma forma, los títulos, control y jurisdicción sobre tales obras.

ARTICULO 24

La Comisión Internacional de Límites y Aguas tendrá las siguientes facultades y obligaciones, en adición a las establecidas específicamente en este Tratado:

a).- Iniciar, llevar a cabo las investigaciones y desarrollar los proyectos de las obras que deberán ser construídas o establecidas de acuerdo con las estipulaciones de éste y de los demás tratados y convenios vigentes entre los dos Gobiernos, relativos a límites y aguas internacionales; determinar la localización, magnitud, calidad y especificaciones carac--

terísticas de dichas obras; estimar su costo; y recomendar la forma en que éste deberá repartirse entre los dos Gobiernos y los arreglos para proveer los fondos necesarios, y las fechas en que deberán principiarse las obras, en todo lo que las cuestiones mencionadas en este inciso no estén reglamentadas en forma distinta por disposiciones específicas de éste o de algún tratado.

b).- Construir o vigilar la construcción y después operar y mantener o vigilar la operación y mantenimiento de las obras convenidas, con sujeción a las respectivas leyes de cada país. Cada Sección tendrá jurisdicción sobre las obras construidas exclusivamente en el territorio de su país, hasta el límite necesario para cumplir con las disposiciones de este Tratado y -- siempre que dichas obras tengan conexión con las estipulaciones aludidas o alguna influencia en la ejecución de las mismas.

c).- En general, ejercer las facultades y cumplir con las obligaciones específicas impuestas a la Comisión por éste y -- otros Tratados y Convenios vigentes entre los dos países, ejecutar sus disposiciones y evitar la violación de las mismas. -- Las autoridades de cada país ayudarán y apoyarán a la Comisión en el ejercicio de estas facultades, pudiendo cada comisionado requerir, siempre que sea necesario, el imperio de los tribunales o de otras dependencias gubernamentales competentes de su país, con objeto de obtener ayuda en la ejecución y cumplimiento de estas facultades y obligaciones.

d).- Resolver, con la aprobación de los dos Gobiernos, todas las diferencias que se susciten entre ellos sobre la interpretación o la aplicación del presente Tratado. Si los Comisionados no llegaren a un acuerdo, darán aviso a su Gobierno, expresando sus opiniones respectivas, los fundamentos de su decisión y los puntos en que difieran, para la discusión y ajuste de la discrepancia por la vía diplomática o con objeto de que se apliquen, en su caso, los convenios generales o especiales celebrados entre los mismos Gobiernos para resolver controversias.

e).- Proporcionar las informaciones que los dos Gobiernos soliciten conjuntamente de los Comisionados sobre asuntos de su jurisdicción. En caso de que la solicitud sea hecha por un solo Gobierno, el Comisionado del otro, necesitará la autorización expresa de su Gobierno para atenderla.

f).- La Comisión construirá, operará y mantendrá en los tramos limítrofes de las corrientes internacionales, y cada Sección construirá, operará y mantendrá separadamente en las porciones de las corrientes internacionales y de sus afluentes que queden dentro de los límites de su propio país, las estaciones de aforo que sean necesarias para obtener los datos hidrográficos necesarios o convenientes para el funcionamiento adecuado de este Tratado. Los datos así obtenidos serán recopilados e intercambiados periódicamente entre las dos Secciones.

g).- La Comisión someterá anualmente a los dos Gobiernos un informe conjunto sobre los asuntos que estén a su cargo. Asimismo, la Comisión someterá a los dos Gobiernos los informes conjuntos, generales o sobre cualquier asunto especial, cuando lo considere necesario o lo soliciten los dos Gobiernos.

ARTICULO 25

Con las excepciones específicamente establecidas en este Tratado, los procedimientos de la Comisión, para la ejecución de las estipulaciones del mismo, se regirán por los Artículos III y VII de la Convención de primero de Marzo de 1889. En -- adición y en concordancia con las disposiciones citadas y con las estipulaciones de este Tratado, la Comisión establecerá -- las normas y reglamentos que regirán, una vez aprobados por -- ambos Gobiernos, los procedimientos de la propia Comisión.

Los acuerdos de la Comisión se harán constar en formado e- Actas, levantando por duplicado, en español y en inglés, fir- madas por ambos Comisionados y bajo la fe de los Secretarios, -- una copia de cada una de las cuales será enviada a cada Gobier- no dentro de los tres días siguientes a su firma. Excepto en -- los casos en que, de acuerdo con las disposiciones de este Tra- tado, se requiera específicamente la aprobación de los dos Go- biernos, si un Gobierno deja de comunicar a la Comisión su -- acuerdo aprobatorio o reprobatorio, dentro del término de 30 -- días contados a partir de la fecha que tenga el acta, se darán por aprobadas éstas y las resoluciones en ella contenidas. Los -- Comisionados ejecutarán las resoluciones de la Comisión, apro- badas por ambos Gobiernos, dentro de los límites de sus res- -- pectivas jurisdicciones.

En los casos en que cualquiera de los dos Gobiernos desapru- be un acuerdo de la Comisión, ambos Gobiernos tomarán conoci- -- miento del asunto y, si llegaren a un acuerdo, éste se comunica- rá a los Comisionados con objeto de que ellos sigan los proce- -- dimientos necesarios para llevar a cabo lo convenido.

VI.- Disposiciones transitorias.

ARTICULO 26

Durante un lapso de ocho años contados a partir de la fecha en que principie la vigencia de este Tratado, o hasta que sea -- puesta en operación la presa inferior principal internacional de almacenamiento en el río Bravo (Grande), si se pone en ope- -- ración antes de aquel plazo, Mexico cooperará con los Estados Unidos para aliviar, en periodos de escasez, la falta del agua necesaria para regar las tierras que actualmente se riegan en el valle del Bajo Río Bravo (Grande), en los Estados Unidos y, al efecto, Mexico extraerá agua de la Fresa de El Azúcar en el Río San Juan y la dejará correr por medio de su sistema de ca- -- nales al río San Juan, con objeto de que los Estados Unidos -- puedan derivarla al río Bravo (Grande). Dichas extracciones -- se harán siempre que no afecten la operación del sistema de -- riego mexicano; sin embargo, Mexico se obliga, salvo en casos de escasez extraordinaria o de serio accidente a sus obras hi- -- dráulicas, a dejar salir y abastecer los volúmenes pedidos por los Estados Unidos, para su uso, bajo las siguientes condicio- -- nes: que en los ocho años citados se abastecerá un total de -- 197 358 000 metros cúbicos (160 000 acres pies) y, en un año -- determinado, un volumen hasta de 49 340 000 metros cúbicos -- (40 000 acres pies); que el agua se abastecerá a medida que s- sea solicitada y en gastos que no excedan de 21.2 metros cúbicos (750 pies cúbicos) por segundo; que cuando los gastos so- -- licitados y abastecidos excedan de 14.2 metros cúbicos (500 -- pies cúbicos) por segundo, el periodo de extracción no se pro- -- longará por mas de 15 días consecutivos; y que deberán transcu- -- rrir, cuando menos, treinta días entre dos extracciones en el

caso de que se hayan abastecido solicitudes para gastos mayores de 14.2 metros cúbicos (500 pies cúbicos) por segundo. -- Además de los volúmenes garantizados, Mexico dejará salir de la presa de El Azúcar y conducirá por su sistema de canales y el río San Juan, para su uso en los Estados Unidos, durante los periodos de sequía y después de haber satisfecho todos los requerimientos de los usuarios mexicanos, aquellas aguas excedentes que, a juicio de la Sección Mexicana no necesiten almacenarse, para ayudar al riego de las tierras que, en el año de 1943, se regaban, en el citado valle del Bajo Río Bravo (Grande) en los Estados Unidos.

ARTICULO 27

Durante un lapso de cinco años, contados a partir de la fecha en que principie la vigencia de este Tratado, o hasta que sean puestas en operación la Presa Davis y la estructura mexicana principal de derivación en el río Colorado, si se ponen en operación estas obras antes de aquel plazo, no se aplicarán los Artículos 10, 11 y 15 de este Tratado y, mientras tanto Mexico podrá construir y operar a sus expensas, en territorio de los Estados Unidos, una estructura de derivación provisional en el lecho del río Colorado, destinada a derivar agua hacia el canal del Alamo; en la inteligencia de que los planos para dicha estructura, su construcción y operación quedarán sujetos a la aprobación de la Sección de los Estados Unidos. Durante el mismo periodo, los Estados Unidos, podrán a disposición de Mexico en el lugar del río en que se construya dicha estructura, los caudales que a la sazón no se requieran en los Estados Unidos y ofrecen cooperar con Mexico a fin de que éste pueda satisfacer sus necesidades de riego, dentro de los límites que tuvieron esas necesidades en las tierras regadas en Mexico con aguas del río Colorado en el año de 1943.

VII.- Disposiciones finales.

ARTICULO 28

Este Tratado será ratificado y las ratificaciones canjeadas en la ciudad de Washington. Entrará en vigor el día del canje de ratificaciones y regirá indefinidamente hasta que sea terminado por otro Tratado concluido al efecto entre los dos Gobiernos.

En testimonio de lo cual los respectivos Plenipotenciarios han firmado este Tratado y agregado sus sellos.

Hecho en duplicado, en idiomas español e inglés, en la ciudad de Washington, el día tres de febrero de mil novecientos cuarenta y cuatro.- Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos; F. Castillo Nájera (L.S.).- Rafael Fernandez MacGregor, (L.S.).- Por el Gobierno de los Estados Unidos de America; Cordell Hull, (L.S.).- George S. Messersmith. (L.S.).- Lawrence M. Lawson. (L.S.).- Rubricas.



NG

RIOS INTERNACIONALES ENTRE MEXICO Y ESTADOS UNIDOS

